



GEMEINDE **GOLDACH**

B+S⁺
INGENIEURE UND PLANER

Zürich, 14.06.2019

Gemeinde Goldach / Tiefbauamt Kanton St. Gallen

Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) St. Gallerstrasse, Goldach

B+S AG

Eggbühlstrasse 36 | Postfach 5449
CH-8050 Zürich | +41 43 422 40 40

www.bs-ing.ch

Impressum

Auftraggeber

Tiefbauamt Kanton St. Gallen

Sascha Bundi (Leiter Mobilität und Planung)

Stefan Hug (Projektleitung bis 02/19)

André Bucher (Stellvertretung TBA)

Gemeinde Goldach

Dominik Gemperli (Gemeindepräsident)

Ralph Gerschwiler (Gemeindeingenieur)

Projektbeteiligte

Thomas Kieliger (BHU)

Werner Lendenmann (Kantonspolizei)

Markus Schait (AöV)

Projektbearbeitung

B+S AG (Verkehrsplanung)

Walter Schaufelberger

Matthias Schauwecker

Julian Ulrich

Zschokke & Gloor (Landschaftsarchitektur)

Raphael Gloor

Clerici Müller & Partner (Städtebau)

Lukas Mosimann

Bernhard Müller

Teilnehmer Workshop

Martin Hochreutener (Kommission BVU)

Peter Buschor (Baukollegium)

Martin Klauser (Baukollegium)

Beata Rausch (Schulwegsicherheit)

Josef Kuster (Anwohner / Gewerbe historisches Zentrum)

Matthias Wehrin (Städteplaner)

Änderungsverzeichnis

VERSION	DATUM	VERFASSEN	BEMERKUNGEN
1.0	25.03.2019	B+S / Zschokke & Gloor / Clerici Müller & Partner	ENTWURF
1.1	28.03.2019	B+S	Version für Vernehmlassung Gemeinde / Kanton
1.2	14.06.2019	B+S	Einarbeitung Vernehmlassung Kanton / Rückmeldung Bevölkerung

Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Aufgabenstellung	5
1.3	Vorgehen	5
1.4	Projektperimeter und Zuständigkeit	6
2	Situationsanalyse	7
2.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	7
2.2	Fussverkehr	9
2.3	Veloverkehr	10
2.4	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	11
2.5	Städtebau, Landschaft und Freiraum	12
3	Variantenstudium	15
3.1	Abschnittsbildung	15
3.2	Betrachtungsschwerpunkte	16
3.3	Regelquerschnitt freie Strecke (Abschnitt St. Gallerstrasse Ost + West)	17
3.4	Einmündungen und Fussgängerquerungen (Abschnitt St. Gallerstrasse Ost + West)	18
3.5	Knoten Bruggmühle	19
3.6	Einbezug Schulanlage (Abschnitt St. Gallerstrasse West)	20
3.7	Knoten Kronenplatz	21
3.8	Abschnitt Untergoldach	22
3.9	Knoten Cornetkreisel	23
3.10	Lage Bushaltestellen	23
4	Bestvariante	26
4.1	Betriebskonzept	26
4.2	Abschnitt Bruggmühle	30
4.3	Abschnitt St.Gallerstrasse West	32
4.4	Abschnitt Kronenplatz	33
4.5	Abschnitt Untergoldach	36
4.6	Abschnitt St.Gallerstrasse Ost	38
4.7	Abschnitt Cornetkreisel	39
4.8	Kosten	40
4.9	Rückmeldungen und Klärungsbedarf	41
	Anhang	45
	Beilage 1 – Pläne	
	Beilage 2 – Leistungsfähigkeit Knoten	
	Beilage 3 – Kostenschätzung und Landerwerb	
	Beilage 4 – Protokolle	

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

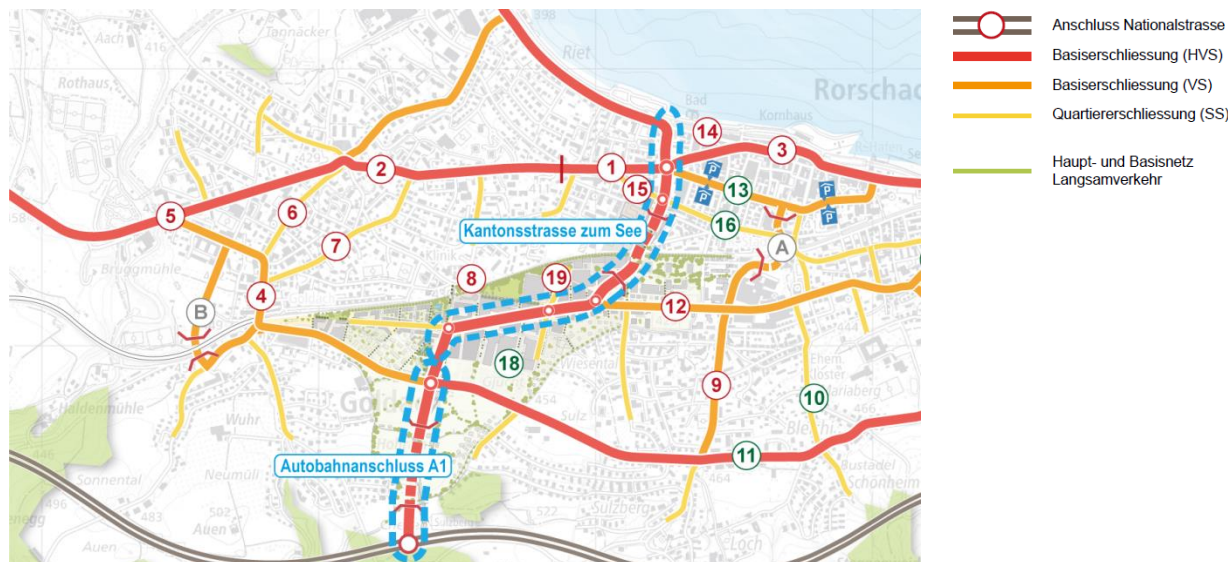


Abbildung 1-1: Themenplan MIV aus dem Masterplan Zubringer A1 Region Rorschach

Die St.Gallerstrasse dient als Hauptverbindung von den Ortschaften Goldach, Rorschach und Rorschacherberg zum Autobahnanschluss Rorschach. Das Verkehrsaufkommen ist entsprechend hoch. Dies führt insbesondere in den Spitzenstunden zu Rückstau an den Knoten und stockendem Verkehr mit Reisezeitverlusten für den MIV und ÖV. Auch das heutige Veloangebot mit nur abschnittsweise einseitigem Velostreifen erfüllen die Anforderungen an eine Veloroute nur teilweise. Für den Fussverkehr entspricht die Attraktivität der Fussgängerflächen und die Aufenthaltsqualität – gerade auch an städtebaulich bedeutenden Punkten, wie dem historischen Kern in Untergoldach und rund um den Kronenplatz – nicht mehr den Wünschen der Gemeinde.

Die Realisierung des Autobahnanschlusses Witen und die neue Kantonsstrasse zum See bietet die Chancen für eine Verkehrsentslastung von Goldach, insbesondere auf der St. Gallerstrasse. Der Verkehr von und nach Rorschach auf die Autobahn soll zukünftig über den neuen Anschluss gelenkt werden. Um diese Verlagerung zu unterstützen, ist im Masterplan Zubringer A1 Region Rorschach¹ deshalb die Begleitmassnahme 2, Neugestaltung St.Gallerstrasse Goldach vorgesehen. Dabei soll durch die Umgestaltung der St.Gallerstrasse der Durchfahrtswiderstand für den Verkehr erhöht und dadurch die Verlagerungswirkung verstärkt werden, um somit die geschaffene Verkehrsentslastung in Goldach nachhaltig zu sichern.

¹ Kanton St. Gallen (2018): Autobahnanschluss plus - Masterplan Version 2.0.

1.2 Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung lässt sich anhand der Vorgaben, die im Masterplan im entsprechenden Massnahmenblatt zur Begleitmassnahme 2, festgehalten sind, ablesen:

Begleitmassnahme 2: Neugestaltung St. Gallerstrasse, Goldach

Bereich:	<input checked="" type="checkbox"/> MIV: Kantonsstrasse, ca. 16'000 Fz/Tag (2016) <input checked="" type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr: Kantonales Velohauptnetz (Alltagsroute) <input checked="" type="checkbox"/> ÖV: Buslinien 240, 242, 251, 253
Priorität:	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Etappe <input type="checkbox"/> 2. Etappe
Ausgangslage:	Mit dem neuen Autobahnanschluss Witen und dem Zubringer Region Rorschach wird der Verkehr auf der St. Gallerstrasse auf dem Abschnitt Bruggmühlestrasse bis Sonnenhalde deutlich reduziert.
Ziel:	Qualitätsgewinn sichern, Chancen nutzen: <ul style="list-style-type: none">• Durchfahrtswiderstand erhöhen• Umgestaltung der verkehrsorientierten Strasse zu einem qualitativen Stadtraum mit Aufenthaltsqualität• Verbesserung der Querbarkeit für Fussgänger und Fahrradfahrende, Bedingungen für Fahrradfahrende im Längsverkehr verbessern• Systemgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs
Massnahmen:	<ul style="list-style-type: none">• Umgestaltung St. Gallerstrasse mit angestrebtem gefahrenen Richttempo 40 (Abschnitt Bruggmühlestrasse bis Sonnenhalde).• Punktuelle Aufwertungsmassnahmen Kronenplatz (Richttempo 30)• Umsetzung Velokonzept.• Anpassung LSA-Steuerungen
Beteiligte Partner:	<ul style="list-style-type: none">• Kanton St. Gallen (Federführung)• Gemeinde Goldach
Stand:	<ul style="list-style-type: none">• Bestandteil Konzept Flankierende Massnahmen A1-Zubringer Region Rorschach 2013
Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none">• Erarbeitung BGK• Anschliessend Vorprojekt, Bau- und Auflageprojekt
Realisierung:	Unmittelbar nach Inbetriebnahme Zubringer
Kosten (+/-50%):	6 bis 8 Mio. CHF

1.3 Vorgehen

Die Projektbearbeitung erfolgte im engen Austausch zwischen der Auftraggeberschaft (Kanton St. Gallen und Gemeinde Goldach) und den beauftragten Planern, bestehend aus Verkehrsplanung (B+S AG), Landschaftsarchitektur (Zschokke & Gloor) und Städtebau (Clerici Müller & Partner).

Im Rahmen von zwei Workshops mit einem Gremium, bestehend aus Vertretern der Gemeinde Goldach aus Politik, Behörden und Anwohnern, wurde das Projekt intensiv diskutiert und es konnten wichtige Inputs für die Projektbearbeitung gewonnen werden, die weitgehend in das Projekt einfließen konnten. Das Gremium hatte eine rein beratende Funktion, die Entscheidungsträger sind das Tiefbauamt und die Gemeinde.

Ausserdem wurde das Projekt durch die Kantonspolizei und dem Amt für öffentlichen Verkehr begleitet.

1.4 Projektperimeter und Zuständigkeit

Der Projektperimeter für das Betriebs- und Gestaltungskonzept St.Gallerstrasse reicht vom Beginn des Innerortsbereichs (im Westen) bis zur Gemeindegrenze von Goldach und Rorschach (im Osten), der Löwengartenkreisel (auch Cornetkreisel genannt) liegt dabei genau auf der Gemeindegrenze. Der Beginn des Innerortsbereichs liegt kurz vor der Brücke über die Goldach. Für den Ausserortsbereich der St. Gallerstrasse werden Vorschläge gemacht, diese sind aber nicht Projektbestandteil. Ausserdem sind die Einmündungsbereiche der untergeordneten Gemeindestrassen sowie der Tübacherstrasse beim Kronenplatz (Kantonsstrasse) Bestandteil des Perimeters. Bei der Gemeindegrenze zu Rorschach ist eine Abstimmung auf das bereits vorliegende BGK für die St. Gallerstrasse, Rorschach notwendig.

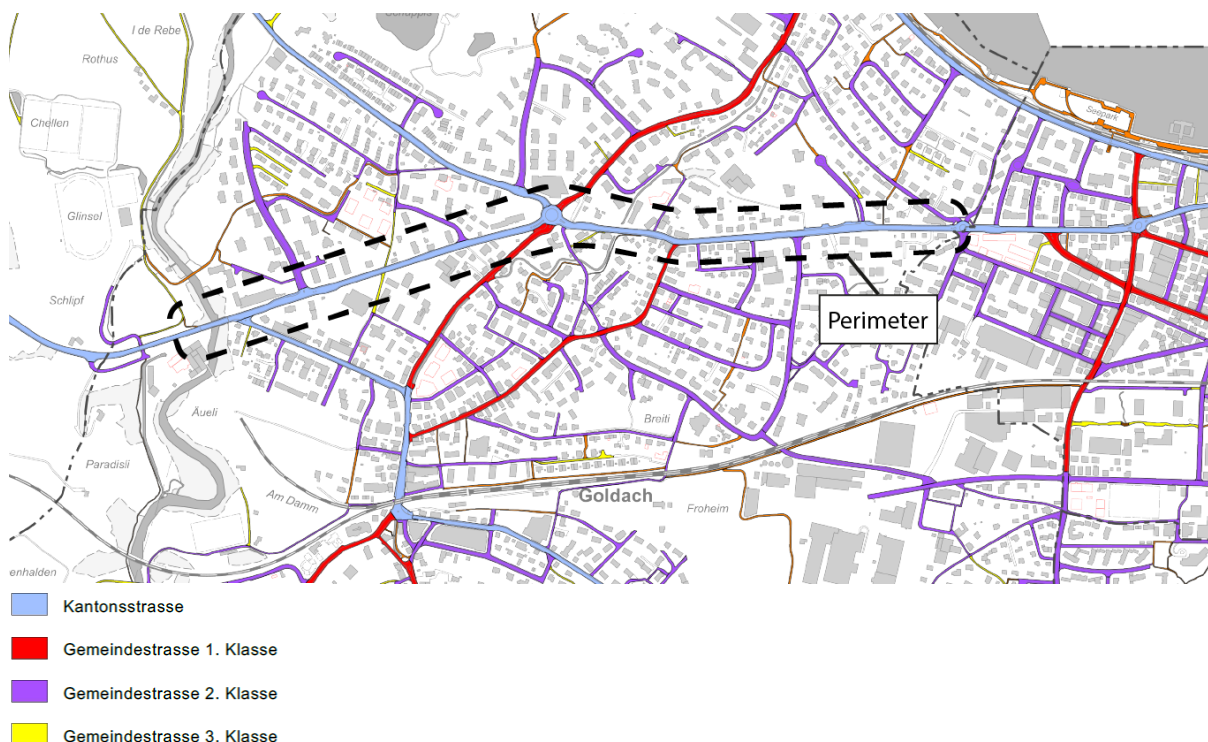


Abbildung 1-2: Strassenklassierung Gde (Geoportal-SG)

Die St.Gallerstrasse vom Kreisel Waldegg bis nach Rorschach gehört gemäss Kantonsstrassenplan des Kantons St.Gallen zu den Kantonsstrassen 2. Klasse². Sie ist folglich eine Hauptverkehrsstrasse und verbindet die Ortschaften Goldach und Rorschach mit dem Kreisel Waldegg, von welchem man nach St.Gallen und zum Autobahnanschluss Rorschach gelangen kann. Die St.Gallerstrasse ist folglich im Besitz des Kantons St.Gallen, die Federführung liegt beim Kanton.

² Kanton St.Gallen (2009): Kantonsstrassenplan.

2 Situationsanalyse

2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Abbildung 2-1: Situationsanalyse MIV

2.1.1 Verkehrsbelastung

Heute

Die St. Gallerstrasse dient als Hauptverbindung von den Ortschaften Goldach, Rorschach und Rorschacherberg in Richtung St. Gallen. Infolgedessen verkehren je nach Abschnitt rund 15'000 bis 20'000 Fahrzeuge täglich entlang der St. Gallerstrasse. Speziell in den Morgen- und Abendspitzenstunden führen die hohen Verkehrsmengen zu einer Überlastung des Strassennetzes. Ausgehend vom Kreisler Wartegg kommt es morgens häufig zu Rückstau über den Knoten Bruggmühlestrasse hinaus bis fast zum Kronenkreisel. Abends bilden sich häufig Rückstausituationen mit stockendem Verkehr vor dem LSA-Knoten Bruggmühlestrasse, die zeitweise über den Kreisler Waldegg hinaus bis auf die Autobahn zurückreichen. Ebenfalls kann es zu langen Rückstaus bei geschlossenem Bahnübergang der Hauptstrasse kommen. Der Verkehrsfluss der St. Gallerstrasse wird dadurch aber in der Regel nicht gestört.

Zukunft

Zukünftig kann durch die Verlagerungswirkung des neuen Anschlusses von einer Verkehrsbelastung auf der St. Gallerstrasse ausgegangen werden. Für den Prognosezustand 2040 (mit A1-Zubringer und Unterführung Mühlegut) ist gem. dem Verkehrsmodell Rorschach³ noch mit einem DTV von 12'000 Fahrzeugen pro Tag (auf dem Abschnitt Bruggmühle - Kronenplatz) bzw. 14'000 Fahrzeugen pro Tag (Abschnitt Kronenplatz – Gemeindegrenze Rorschach) zu rechnen. Entsprechend werden, auch ohne Umsetzung von Massnahmen, die heute beobachtbaren Rückstausituationen nicht mehr vorhanden sein. Dadurch besteht aber auch die Gefahr, dass wieder vermehrt Verkehr angezogen wird, was durch eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstands auf der St. Gallerstrasse vermieden werden soll.

2.1.2 Verkehrsablauf

In der Morgenspitzenstunde staut sich der Verkehr insbesondere an der LSA am Knoten Bruggmühlestrasse dorwärts. Die St.Galler- und die Bruggmühlestrasse sind übersättigt. Der

³ Roland Müller Künsnacht AG: Knotenauswertung Variante A1-Zubringer und Unterführung vom 03.Oktober 2018.

Verkehr kann nicht verarbeitet werden, wodurch eine stockende Verkehrssituation entlang der St.Gallerstrasse bis zum Kronenplatz und in der Bruggmühlestrasse entsteht.

In der Abendspitzenstunde zeigt sich ein ähnliches Bild in die entgegengesetzte Richtung. Das Verkehrsaufkommen insbesondere vom Autobahnanschluss Rorschach kann nicht verarbeitet werden. Es kommt zu Rückstau mit längeren Wartezeiten an der LSA am Knoten Bruggmühle und am Kreisel Kronenplatz. Dabei entsteht stockender Verkehr entlang der St.Gallerstrasse vom Autobahnanschluss bis zum Kronenplatz, wo er langsam sich verflüssigt. Auch die Tübacherstrasse, welche als Ausweichroute genutzt wird, staut sich zurück, so dass Wartezeiten üblich sind.

Neben der St.Gallerstrasse staut sich zudem der Verkehr am Bahnübergang am Bahnhof Goldach. Der Rückstau reicht dabei teilweise in der Abendspitzenstunde bis in die Bruggmühlestrasse zurück. In Zukunft ist hierfür jedoch die neue Unterführung Mühlegut geplant, welche die Situation entlasten soll.

2.1.3 Parkierung

Auf der St.Gallerstrasse ist keine öffentliche Parkierung vorhanden. Verschiedentlich sind private Parkanlagen ab der St. Gallerstrasse erschlossen.

2.1.4 Anlieferung / Zufahrten

Die privaten Zufahrten sowie die Anlieferungen für Firmen, Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants etc. sind im BGK zu berücksichtigen und sind auch in Zukunft zu gewährleisten.

2.1.5 Ausnahmetransportroute

Entlang der St.Galler- und der Tübacherstrasse führt gemäss ASTRA eine kantonale Ausnahmetransportroute Typ II B. Daher ist die Befahrbarkeit mit Spezialtransporten zu gewährleisten. Für den spezifischen Routentyp II B ist eine minimale Fahrbahnbreite von 5.00 m und eine lichte Höhe von 4.80 m einzuhalten. Falls notwendig, kann das Trottoir lokal befahren werden.

2.1.6 Unfallauswertung

In den 3 Jahren vom 01.01.2015 bis 31.12.2017 sind nur vereinzelte Unfälle auf der St.Gallerstrasse passiert. Die meisten davon beim Knoten Bruggmühle-/St.Gallerstrasse (6 Unfälle) und beim Kreisel Kronenplatz (5 Unfälle). Bei den Unfällen handelt es sich vorwiegend um Auffahr- und Abbiegeunfälle mit Sachschaden und/oder Leichtverletzten.

Es ist kein Unfallschwerpunkt entlang der St.Gallerstrasse vorhanden.

2.1.7 Lärm

Derzeit sind aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte entlang der St. Gallerstrasse vorhanden. Diese werden mit der zu erwartenden Verkehrsentlastung folglich zurückgehen. Hierzu ist ein separates Projekt durch den Kanton in Planung.

2.2 Fussverkehr

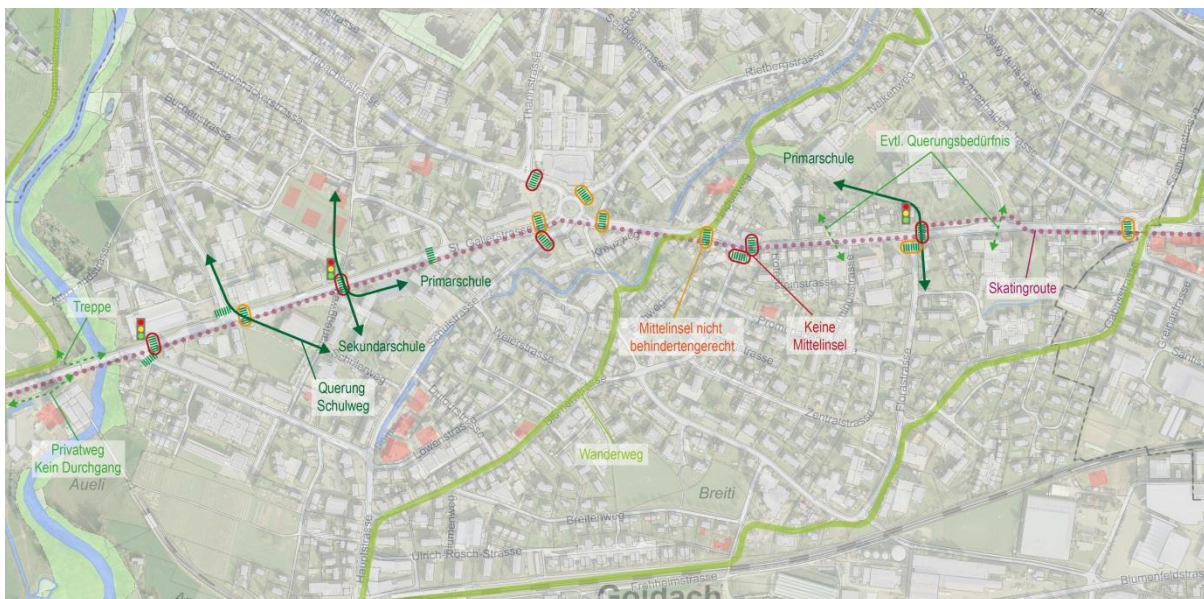


Abbildung 2-2 Situationsanalyse Fussverkehr

2.2.1 Fussgängerübergänge

Im heutigen Zustand sind zehn Möglichkeiten zur Querung der St.Gallerstrasse im Perimeter vorhanden. Während fünf Fussgängerstreifen mit einer nicht behindertengerechten Mittelinsel ausgestattet sind (siehe Abb. orange), fehlt bei vier Fussgängerstreifen gänzlich eine (siehe Abb. violett). Nur eine Fussgängerquerung erfüllt die Anforderungen für eine behindertengerechte Strassenquerung bei grossem Verkehrsaufkommen gemäss Norm 640 241 (2016). Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Strassenquerungen, welche als Schulweg genutzt werden.

2.2.2 Wanderwege

Ein Wanderweg kreuzt im Perimeter die St.Gallerstrasse. Dieser führt vom Bahnhof Goldach über die Blumenstrasse, Brunnenstrasse und den Bachweg, quert im Bereich des Restaurants Linde die St.Gallerstrasse und führt weiter in Richtung See. Der Fussgängerstreifen ist dabei mit einer nicht behindertengerechten Mittelinsel ausgestattet.

2.2.3 Schulwege

Zwischen dem Kreisell Bruggmühlestrasse und dem Kronenplatz sind zwei Fussgängerübergänge mit wichtigen Schulwegen vorhanden, beim Warteggweg und der Haini-Rennhasstrasse. Der Fussgängerübergang beim Warteggweg ist mit LSA gesichert, beim Fussgängerübergang bei der Haini-Rennhasstrasse ist eine Mittelinsel vorhanden, diese ist aber nicht behindertengerecht ausgebildet. Im Bereich der Florastrasse ist ein weiterer wichtiger Schulweg zu finden, welcher über einen LSA-gesteuerten Fussgängerstreifen zur Schule Bachfeld führt.

2.2.4 Skatingroute

Als Besonderheit zu nennen ist, dass die St. Gallerstrasse auf der gesamten Länge eine Schweiz-Mobil-Skatingroute (Nr. 65) darstellt.

2.3 Veloverkehr

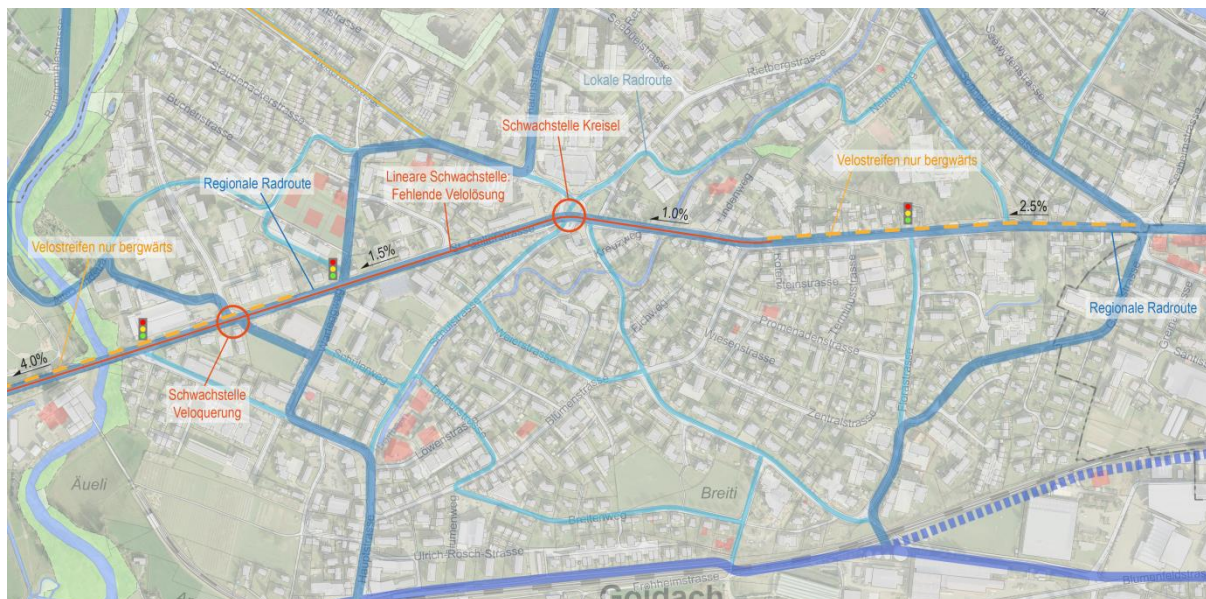


Abbildung 2-3 Situationsanalyse Veloverkehr

2.3.1 Richtplan / Netzplan

Entlang der St.Gallerstrasse führt eine regionale Radroute. Diese dient primär dem Alltagsverkehr von/nach St.Gallen und muss infolgedessen möglichst direkt und hindernisfrei bei hoher Verkehrssicherheit ausgestaltet sein.

2.3.2 Bestehende Infrastruktur

Im Abschnitt Rest. Linde bis Gemeindegrenze Goldach/Rorschach sowie im Bereich des Knotens Bruggmühlestrasse ist im heutigen Zustand ein einseitiger Velostreifen bergwärts vorhanden. Talwärts findet man hingegen im gesamten Perimeter trotz festgelegter regionaler Radroute keine Veloinfrastruktur.

2.3.3 Schwachstellenanalyse

Die St.Gallerstrasse wird aufgrund der unvollständigen resp. fehlenden Veloinfrastruktur bei hohem Verkehrsaufkommen als lineare Schwachstelle eingestuft. Die Verkehrssicherheit für den Radfahrer ist nicht gewährleistet. Zudem handelt es sich beim Kreisel Kronenplatz und der Veloquerung bei der Haini-Rennhasstrasse um punktuelle Schwachstellen, welche die Anforderungen einer regionalen Radroute nicht erfüllen.

2.3.4 Schweiz-Mobil-Routen

Es führt keine Schweiz-Mobil-Velorouten über die St. Gallerstrasse. Die Route 33 führt parallel zur St. Gallerstrasse entlang der Bahngleise.

2.4 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

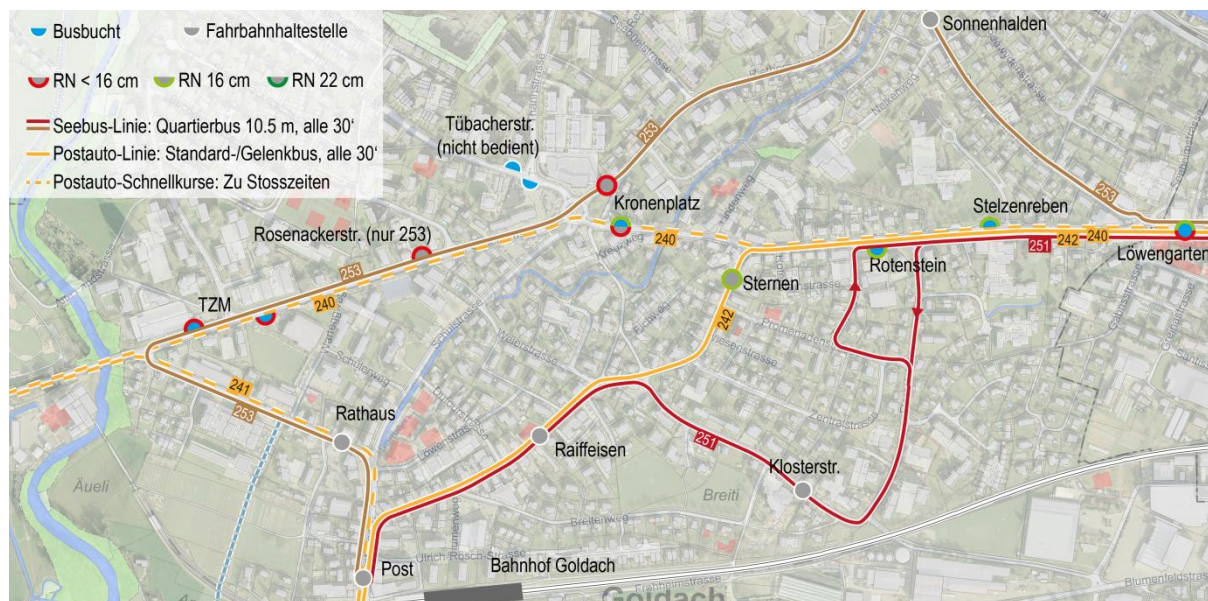


Abbildung 2-4 Situationsanalyse ÖV

2.4.1 Linien / Takt

Die Postauto-Linie 242 verkehrt über Goldach und Rorschach weiter nach St. Gallen und stellt (neben der S-Bahn) die regionale Anbindung mit den ÖV sicher. Die Linie verkehrt über den ganzen Tag im 30-Minuten-Takt.

Die Postauto-Linien 240 und 241 verkehren von Goldach resp. Rorschach nach St.Gallen und zurück. Es handelt sich dabei um sogenannte Schnellkurse, die nur zu Stosszeiten operieren mit wenigen Halten. Während die Linie 240 entlang der St.Gallerstrasse verkehrt, mündet die Linie 241 von der Bruggmühlestrasse in die St.Gallerstrasse ein.

Neben den Postauto-Linien übernimmt der Seebus, der als Quartierbus vor allem die Ortschaften Goldach, Rorschach und Rorschacherberg miteinander verbindet, die lokale ÖV-Abdeckung. Die Seebus-Linie 251 und 253 verkehren alle 30 Minuten und führen abschnittsweise entlang der St.Gallerstrasse (siehe Abbildung).



Abbildung 2-5 Lion's City M (A35) 2-türig (www.seebus.ch)

2.4.2 Fahrzeuge

Auf der Linien der Postauto AG fahren hauptsächlich Doppelstock- und Standardbusse. Der Seebus verkehrt mit 2-türigen Quartierbussen.

Um zukünftig aufwärtskompatibel zu sein, werden sämtliche neuen Bushaltestellen auch auf Gelenkbusse ausgelegt.



Abbildung 2-6 Doppelstockbus Postauto

2.4.3 Haltestellen

Die Bushaltestellen sind entweder als Busbucht (siehe Abb. Situationsanalyse, blau) oder Fahrbahnhaltestelle (siehe Abb, grau) ausgestaltet. Während die Haltestellen TZM, Kronenplatz und Löwengarten auf beiden Seiten der Strasse angeordnet sind, sind die Haltestellen Rosenackerstrasse, Rotenstein und Stelzenreben nur einseitig vorhanden. Vereinzelt Haltestellen sind mit einer Haltekante von 16 cm Höhe ausgestaltet. Diese ermöglichen ein behindertengerechtes Einsteigen mit Klapprampe. Die Haltekanten unter 16 cm Höhe sind nicht

2.5.4 Historische Entwicklung

Landeskarten aus unterschiedlichen Epochen

Die abgebildeten Ausschnitte verschiedener Landeskarten in zeitlicher Abfolge dokumentieren die historischen Entwicklungen und Verläufe von Siedlung und Verkehr sehr gut. Im Vergleich zueinander lassen sie ebenfalls Rückschlüsse auf Veränderungen in der Landschaft zu. Zudem sind alte Bezeichnungen (Flurnamen als Kulturgut) teilweise bis heute erhalten geblieben.

Auf der Eschmann Karte sind Goldach und Unter-Goldach als eigenständige, relativ kompakte Dorfkern auszumachen. Während bereits Mitte des 19. Jahrhunderts die Bahnlinie von Rorschach nach St. Gallen mitten durch den Ortskern von Goldach verlief, führte durch Unter-Goldach die Ortsdurchfahrt bereits in einem sehr ähnlichen Verlauf wie es heutzutage der Fall ist. Ausserhalb des Dorfkerns siedelten nur wenige Gebäude direkt an der St. Gallerstrasse an. Auffällig ist, dass bei der „Bruckmühle“ bereits eine Fabrik mit dazugehörigen Wohnbauten einen eigenen Siedlungskern bildeten. Aufgrund der Schriftgrösse lässt sich feststellen, dass Unter-Goldach dazumal Goldach hierarchisch untergeordnet und Rorschach die dominierende Siedlung war.

Auf der gut 40 Jahre jüngeren Siegfriedkarte fallen gegenüber der Eschmann Karte besonders die sich expandierende Siedlung von Unter-Goldach über den heutigen Kronenplatz gegen Westen auf. Die Siedlungsentwicklung erfolgte entlang der St. Gallerstrasse und das immer noch als eigenständig wahrgenommenes Dorf Unter-Goldach wirkt insgesamt nicht mehr ganz so kompakt.

Auf der aktuellen Landeskarte ist der Gebäudebestand gegenüber den vorherigen Karten enorm gewachsen. Im 20. Jahrhundert hat eine beträchtliche Bautätigkeit stattgefunden, die das ursprüngliche Dorf einem Verstädterungsprozess unterworfen hat. Goldach und Unter-Goldach sind zusammengewachsen und sind nicht mehr als eigenständige Ortskerne erkennbar. Die Siedlung entwickelte sich vor allem zwischen der Bahnlinie und dem Bodensee. Südlich davon ist die Siedlungsentwicklung zwar fortgeschritten, wenn auch nie so stark wie nördlich der Bahnlinie. Nördlich der Bahnlinie führt die St. Gallerstrasse mitten durch das gewachsene Goldach hindurch, welche als Hauptschlagader den ganzen Siedlungsraum mit dem MIV erschliesst. Insgesamt sind die drei Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg zu einem einzigen Siedlungsraum zusammengewachsen und auf der Karte nicht mehr als eigenständige Gemeinden erkennbar.

Der Strassenverlauf der St. Gallerstrasse hat sich nicht verändert. Jedoch erscheint die Verkehrszunahme mit der einsetzenden Siedlungsentwicklung enorm.

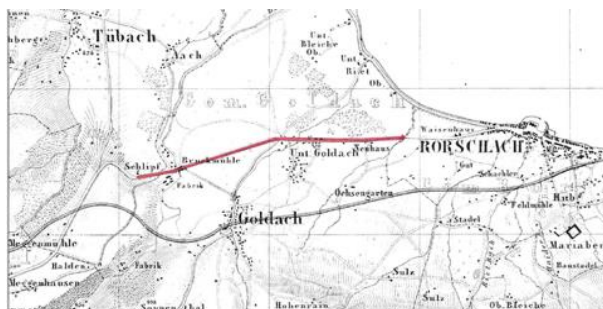


Abbildung 2-8 Eschmann Karte 1846

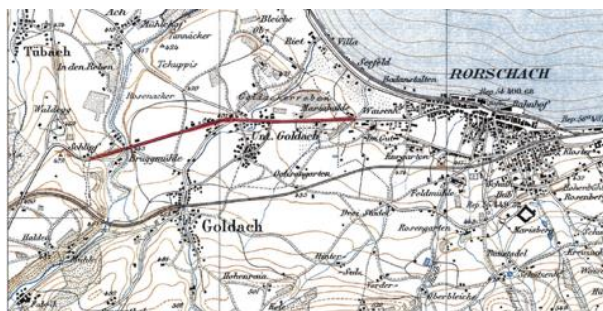


Abbildung 2-9 Siegfried Karte 1888

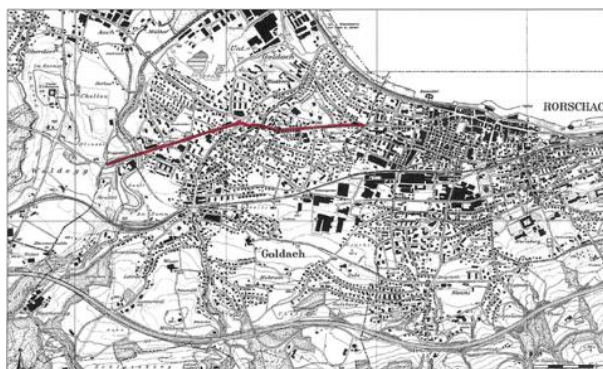


Abbildung 2-10 Übersichtsplan 2018

2.5.5 Städtebau

Die beiden historischen Dorfkern sind auch im heutigen Ortsbild zu guten Teilen erhalten und werden positiv wahrgenommen, obwohl sie vom Durchgangsverkehr belastet werden. Doch einen eigentlichen Kern mit Zentrumsfunktion ist heute aber kaum mehr auszumachen und wenig ausgeprägt, auch wenn sich die Geschäfte und Restaurants mehrheitlich um die beiden historischen Dorfkern herum niedergelassen haben. Mit dem Suchbegriff „Goldach“ landet der Besucher in Google Earth mitten auf dem Kronenplatz. Er liegt zentral im Gemeindegebiet und hier treffen auch die wichtigsten Verkehrsverbindungen im Segelkreisel zusammen.

Gewerbe- und Industriegebiete befinden sich vor allem im Osten angrenzend zu Rorschach entlang der Bahnlinie und nördlich des Dorfes im Rietli in Richtung Bodensee. Die Bruggmühle definiert im Westen direkt bei der Kreuzung von der Goldach zur St. Gallerstrasse das Eingangstor. Die schützenswerten Ortsbilder und viele schützenswerte Bäume verlaufen vom historischen Ortskern Goldach entlang des Dorfbaches bis zum historischen Ortskern von Unter-Goldach.

Das ISOS - Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz - ergibt wertvolle Hinweise zu den räumlichen Gegebenheiten, beschreibt den Zusammenhang der historischen Siedlungsentwicklung und macht Hinweise für den Erhalt der schützenswerten Bebauung und Umgebung. Wichtige betriebliche Hinweise für die Kantonsstrasse gemäss ISOS sind:

- Verkehrsberuhigende Massnahmen ergreifen; die Durchgangsstrasse redimensionieren.
- Allzu autogerechte Hauszufahrten bzw. Vorbereiche sensibler behandeln.
- Vor- und Hintergärten als Teile der Ganzheiten pflegen und schützen. Den Baumbestand an Strassenrändern und in den durchgrüneten Ortsteilen erhalten.
- Den Verknüpfungen wie auch den bestehenden Trennungen von Ortsteilen besondere Aufmerksamkeit schenken, um gute Ablesbarkeit zu garantieren.

3.2 Betrachtungsschwerpunkte

Aufgrund der Analyse und der Rückmeldungen aus dem ersten Workshop, werden die folgenden Betrachtungsschwerpunkte gesetzt:

- Für die St. Gallerstrasse soll ein möglichst einheitlicher Querschnitt mit hohem Durchfahrtswiderstand gefunden werden.
- Für die Einmündungen untergeordneter Strassen und Fussgängerquerungen soll ebenfalls eine möglichst einheitliche Lösung gefunden werden. Die Fussgängerquerungen Warteggweg und Florastrasse müssen dabei besonders betrachtet werden, da sie wichtige Schulwege darstellen.
- Der Kronenplatz (inkl. Kronenkreisel) besitzt ein hohes städtebauliches Potential und wird separat betrachtet.
- Der historische Kern im Bereich Untergoldach besitzt ein hohes Aufwertungspotential und soll besonders behandelt werden.
- Die Situation zur Schulanlage (Oberstufenzentrum, Rosenacker, Mehrzweckhalle) hin, soll landschaftlich besser eingebettet, durchlässiger und attraktiver gestaltet werden.
- Die Knoten Bruggmühle und Löwengartenkreisel (Cornetkreisel) werden separat betrachtet, da diese ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen.
- Zudem wird das ÖV-Haltestellenkonzept entlang der St. Gallerstrasse überprüft.

3.3 Regelquerschnitt freie Strecke (Abschnitt St. Gallerstrasse Ost + West)

Die St. Gallerstrasse soll einen möglichst einheitlichen Querschnitt über die gesamte Länge erhalten.

Davon ausgenommen sind Knotenpunkte sowie die aus städtebaulichen Gründen gesondert behandelten Abschnitte Kronenplatz und Untergoldach.

Basierend auf den kantonalen Richtlinien "Entwurfselemente innerorts" (REI) wurden die folgenden Querschnittsvarianten für die St. Gallerstrasse vertieft geprüft:

- **Standard-Abmessungen:**

Für separate Fahrspuren mit einer Standardbreite von 3.10 m und zusätzlichen Velostreifen müsste die Strassenbreite gegenüber dem Bestand wesentlich verbreitert werden. Dadurch lassen sich die Geschwindigkeiten kaum reduzieren.

- **Kernfahrbahn:**

Kernfahrbahnen ermöglichen durchgehende Velostreifen, ohne die Fahrbahn insgesamt zu verbreitern. Gleichzeitig lässt sich der Durchfahrtswiderstand für den MIV erhöhen. Busse und Lastwagen müssen zum Kreuzen aber auf den Velostreifen ausweichen.

- **Schmalfahrbahn:**

Für Schmalfahrbahnen, also Querschnitte mit Spurbreiten von 2.80 m, gelten die gleichen Vorbehalte wie für Standard-Spuren. Auch hier müsste der Strassenquerschnitt verbreitert werden. Aufgrund der zukünftig vorhandenen Verkehrsmengen sind separate Fahrspuren aber nicht zwingend.

- **Mehrzweckstreifen:**

Mehrzweckstreifen können an Standorten mit einem erhöhten Querungsbedarf und bei Einmündungen sinnvoll sein. Dies ist jedoch bei der St. Gallerstrasse nur abschnittsweise vorhanden, so dass eine entsprechende Gestaltung über die gesamte Länge nicht sinnvoll ist.

- **Zweirichtungsradweg:**

Ein separater Veloweg würde zwar für ungeübte Velofahrer ein gutes Angebot darstellen, kann aber zu Konflikten mit dem Fussverkehr führen. Auch stellt eine Separierung der verschiedenen Verkehrsteilnehmern eher bei verkehrsorientierten Strasse eine sinnvolle Massnahme dar, was bei der St. Gallerstrasse jedoch zukünftig nicht mehr der Fall sein soll.

- **Bus- und Velospur.**

Für separate Busspuren besteht keinen Bedarf, da zukünftig ein flüssiger Verkehrsfluss ohne längere Rückstaus herrschen wird.

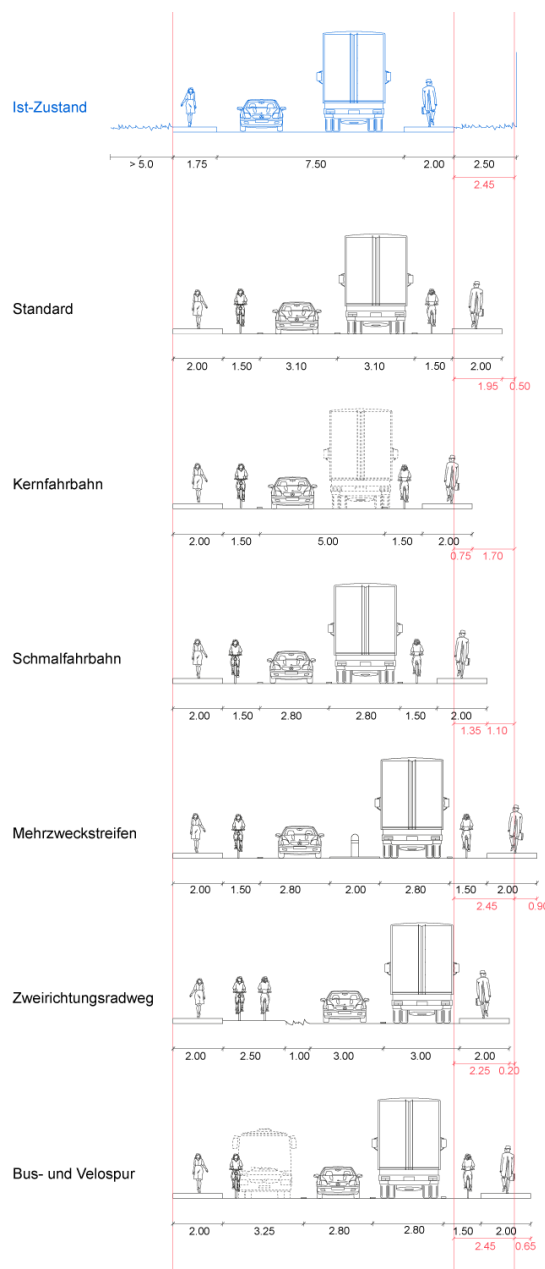


Abbildung 3-12: Geprüfte Querschnitte

Entscheid

Aus diesen Gründen wurde in Absprache mit der Kantonspolizei der Typ Kernfahrbahn mit 5 m Fahrspur für den MIV als Regelquerschnitt weiterverfolgt, was im zweiten Workshop so bestätigt wurde (Protokoll 9 / Besprechung Kapo 31.01.2019).

3.4 Einmündungen und Fussgängerquerungen (Abschnitt St. Gallerstrasse Ost + West)

Wie beim Regelquerschnitt wird auch bei Einmündungen und Fussgängerquerungen eine möglichst wiederkehrende Lösung gesucht, um die Lesbarkeit zu unterstreichen. Jedoch können durchaus bei verschiedenen Situationen und je nach Platzverhältnissen unterschiedliche Lösungen zum Tragen kommen.

Folgenden Lösungen wurden erarbeitet und intensiv diskutiert:

- **Mehrzweckstreifen mit gestalteter Mittelinsel bei FG-Streifen:**

Der Mehrzweckstreifen wird ebenerdig zur Fahrbahn ausgeführt. Da die Fahrspuren nur 3.0 m breit gewählt werden, ist eine bauliche Ausbildung einer Mittelinsel nicht möglich (Durchfahrtsbreite Schneepflug min. 3.8 m). Die Mittelinseln werden folglich nur mit gestalterischen Mitteln angedeutet. Diese Lösung ist gem. den Richtlinien (REI) nur als Ausnahmelösung möglich.

- **Mehrzweckstreifen mit baulicher Mittelinsel bei FG-Streifen und Velostreifen:**

Der Mehrzweckstreifen wird baulich ausgeführt und ist im Bereich der Fussgängerquerungen nicht überfahrbar. Die Fahrbahn wird mit 4.25 m genügend breit gewählt, um einen durchgehenden Velostreifen zu ermöglichen.

- **Fussgängerübergang mit LSA ohne Mittelinsel:**

Gem. Norm (SN 640 241) ist die Anordnung von Fussgängerschutzinseln immer anzustreben, jedoch bei Breiten von weniger als 8.5 m (gewählter Regelquerschnitt Kernfahrbahn: 8.0 m) nicht zwingend. Es muss im Einzelfall aufgezeigt werden, dass die Sicherheit gewährleistet ist. Bei Schulwegübergängen wird die Sicherung des Übergangs mit einer LSA als zwingend angesehen.



Abbildung 3-13: Bestand (Einmündung Florastrasse)



Abbildung 3-14: Mehrzweckstreifen mit gestalteter Mittelinsel bei FG-Streifen



Abbildung 3-15: Mehrzweckstreifen mit baulicher Mittelinsel bei FG-Streifen und Velostreifen



Abbildung 3-16: Fussgängerübergang mit LSA ohne Mittelinsel

Entscheid

Vorteilig an einer Lösung ohne bauliche Mittelinsel ist, dass keine Aufweitung der Fahrbahn notwendig ist und somit ein ruhiges Strassenbild möglich wird. Eine gestaltete Mittelinsel ist aber gerade für Schulkinder schwierig zu interpretieren und kann deshalb auf Schulwegen kritisch sein. Gemäss Kantonspolizei sind im vorliegenden Fall zudem die Voraussetzungen für eine Ausnahmelösung nicht vorhanden, da andere Lösungen umsetzbar sind (Besprechung Kapo 31.01.2019). Der Lösungsansatz wurde aus diesen Gründen verworfen (Protokoll 12).

Vorteilig an einem Mehrzweckstreifen mit baulicher Mittelinsel und Velostreifen ist, dass für den Veloverkehr ein durchgehendes Angebot ermöglicht wird und für die Fussgänger das bestmögliche hohe Sicherheitsniveau geschaffen werden kann. Nachteilig ist der erhöhte Platzbedarf. Mehrzweckstreifen werden deshalb in der Bestvariante (Protokoll 12) nur dort angeordnet, wo einerseits genügend Platz vorhanden ist und andererseits ein entsprechendes Bedürfnis an einen Mehrzweckstreifen besteht (als Abbiegehilfe, Fussgängerschutz, Querungshilfe für Velo und/oder Überholverbot bei Bushaltestellen, vgl. Kapitel 4.1). Wo nötig, können Fussgängerstreifen zusätzlich mit einem LSA geschützt werden.

3.5 Knoten Bruggmühle

Am Knoten Bruggmühle wurden die folgenden drei Varianten vertieft untersucht:

- **LSA:**
Der Knoten wird weiterhin als LSA betrieben, für den Veloverkehr wird ein verbessertes Angebot geschaffen.
- **Kreisel mit Veloführung im Kreisverkehr:**
Der Knoten wird zu einem Kreisel umgebaut. Der Veloverkehr wird hierbei im Kreisel geführt.
- **Kreisel mit Veloführung auf Rad-/Gehweg**
Der Knoten wird zu einem Kreisel umgebaut, der Veloverkehr wird auf separaten Rad-/Gehwegen geführt.

Entscheid

Ein vortrittsberechtigter Knoten ohne Kreisel und ohne LSA wäre an dieser Stelle nicht genügend leistungsfähig und kommt deshalb nicht in Betracht.

Ein Kreisel hat den Vorteil, dass er den Verkehrsfluss verstetigt, d.h. es resultiert ein flüssiger Verkehrsablauf auf einem tiefen Geschwindigkeitsniveau. Zudem entfaltet er eine Torwirkung, indem auch baulich der Beginn des Innerortsbereichs mit tieferen Geschwindigkeiten klar markiert wird.

Aus diesen Gründen, wird für die Bestvariante ein Kreisel vorgesehen. Dabei wird der Veloverkehr durch den Kreisel geführt, da eine separate Veloführung zu Umwegfahrten für



Abbildung 3-17: LSA (ähnlich Ist-Situation)



Abbildung 3-18: Kreisel (26 m) mit Veloführung im Kreisel



Abbildung 3-19: Kreisel (28 m) mit Rad-/Gehweg

den Veloverkehr führt und gewisse Abbiegebeziehungen, z.B. von der Bruggmühlestrasse dorfauswärts, erschwert wären (Protokoll 12).

Die Ausgestaltung des Kreisels erfolgt gemäss den Anforderungen der Richtlinien des TBA, mit der Ausnahme, dass ein Kreiseldurchmesser von 26 m statt 28 m gewählt wird. Da am Kreisel nur drei Äste angebunden werden, ist ein Durchmesser von 26 m ausreichend. Ein Durchmesser von 28 m würde an dieser Stelle zu einem unverhältnismässig hohen Flächenbedarf führen und wäre städtebaulich schwierig einzupassen (Protokoll 12).

3.6 Einbezug Schulanlage (Abschnitt St. Gallerstrasse West)

Die Umsetzung des gewählten Querschnittes (Kernfahrbahn mit beidseitigem Trottoir) wäre im Bereich der Schulanlage ohne Eingriffe in die bestehende Grünanlage möglich.

Die bestehende Gestaltung wirkt aber zur St. Gallerstrasse hin abweisend. Die vorhandene Böschung (die Schulanlage liegt leicht erhöht), trennt die Strasse vollständig von der Schulanlage ab. Durch die Schulanlage führt parallel zum Trottoir ein abgetrennter Gehweg, dadurch hat das Trottoir praktisch keine verkehrliche Funktion.

Die Umgestaltung der St. Gallerstrasse bietet die Möglichkeit, die Schulanlage in die Gestaltung mit einzubeziehen und die Durchlässigkeit zur Strasse hin herzustellen.

Es wurde deshalb beschlossen, den Vorbereich der Schulanlage in den Bearbeitungsperimeter mit einzubeziehen (Protokoll 9/Protokoll 10). Ebenfalls soll das Potenzial einer Tiefgarage unter dem Sportplatz aufgezeigt werden (Protokoll 11).



Abbildung 3-20: Variante ohne Einbezug Schulanlage



Abbildung 3-21: Variante mit Einbezug Schulanlage

3.7 Knoten Kronenplatz

Für das zukünftige Verkehrssystem beim Kronenplatz wurden verschiedene Varianten geprüft. Aus verkehrlicher Sicht sind mehrere Varianten möglich.

- **Beibehaltung Grosskreisel**
- **Doppelkreisel**
- **Dreiarmer Kreisel und Einmündungen**

Das System mit einem dreiarmligen Kreisel, der die Tübacherstrasse mit der St. Gallerstrasse verbindet, und den untergeordneten Gemeindestrasse (Rietbergstrasse und Schulstrasse), die als Trottoirüberfahrt in die St. Gallerstrasse einmünden, wurde hierbei aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen als Bestvariante weiterverfolgt. Dies wurde in den Workshops auch bestätigt (Protokoll 9).

Einerseits bietet diese Variante das grösste städtebauliche Potenzial, da es die Verkehrsfläche auf das nötige Minimum reduziert und einen Platz aufspannt, der bespielt werden kann.

Andererseits besticht diese Variante auch durch ihre verkehrliche Logik, die beiden am stärksten befahrenen, übergeordneten Achsen werden in einem Standardkreisel zusammengeführt, während die untergeordneten Achsen vortrittsbehaftet sind.

Am Workshop wurde aber angeregt, die folgenden Punkte zu vertiefen bzw. zu ergänzen:

- Schaffung einer räumlichen Verbindung zum See
- Lage Bushaltestelle (nur eine Haltestelle)
- Städtebauliches Potenzial ausschöpfen (Bebauung)
- Verkehrsführung auf dem Platz

Aus diesen Vorgaben wurde die im nachfolgenden Kapitel aufgezeigte Bestvariante entwickelt, die im 2. Workshop vorgestellt und als Bestvariante bestätigt wurde (Protokoll 11 / Protokoll 12).

Die Ausgestaltung des Kreisels erfolgt gemäss den Anforderungen der Richtlinien des TBA, mit der Ausnahme, dass ein Kreiseldurchmesser von 26 m statt 28 m gewählt wird. Wie auch beim Kreisel Bruggmühle, werden am Kreisel nur drei Äste angebunden, womit ein Durchmesser von 26 m ausreichend ist. Ein Durchmesser von 28 m würde zu einem unverhältnismässig hohen Flächenbedarf führen und das städtebauliche Potenzial einschränken (Protokoll 12).

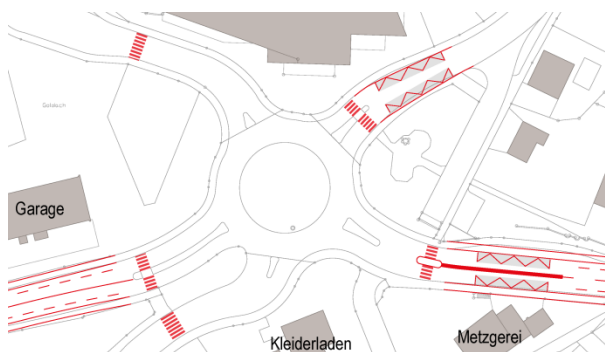


Abbildung 3-22: Beibehaltung Grosskreisel



Abbildung 3-23: Doppelkreisel

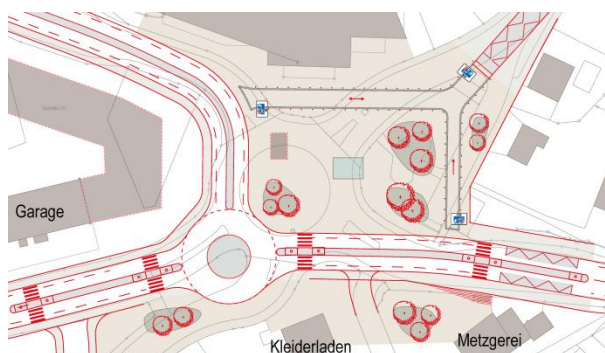


Abbildung 3-24: Dreiarmer Kreisel und Einmündungen

3.8 Abschnitt Untergoldach

Auf dem Abschnitt Untergoldach ist aufgrund seiner städtebaulich gesonderten Stellung ein anderes Verkehrsregime naheliegend. Insbesondere sollen auf diesen Abschnitt die Geschwindigkeiten nochmals gesenkt werden. Folgende Varianten wurden hierzu geprüft:

- **Durchgehende Velostreifen und FG-Streifen mit Mittelinseln:**
Die Fahrbahn verbleibt in etwa wie heute bestehen. Die Fussgängerquerungen werden mit normgemässen baulichen Mittelinseln ergänzt und Velostreifen werden angeboten.
- **Schmale Fahrbahn (6 m) mit Mischverkehr und breiten, tiefen Randsteinen**
Die Fahrbahn wird auf die Mindestbreite von 6 m verschmälert. Durch breite Wassersteine wird die Fahrbahn zudem optisch weiter verengt. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Für den Fussverkehr entstehen breite Geh- und Aufenthaltsbereiche.
- **Einengungen und farbliche Gestaltung der Oberflächen (FGSO)**
Die Fahrbahn wird punktuell eingeengt (ca. 5 m) und farblich gestaltet. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr mit dem MIV geführt.

Entscheid

Die Lösung mit schmaler Fahrbahn (6 m) überzeugt sowohl aus städtebaulicher Sicht wie auch aus verkehrlicher Sicht am meisten. Mit der schmalen Fahrbahn und der geschwungenen Linienführung lässt sich ein tiefes Geschwindigkeitsniveau bei einem gleichmässigen flüssigen Verkehrsablauf realisieren, weshalb ein Mischverkehr Velo/MIV hier problemlos möglich ist. Die breiten Randsteine fügen sich gut in die städtebauliche Situation mit historischem Kern ein.

Die Variante mit punktuellen Einengungen (5 m) verspricht zwar eine starke Verkehrsberuhigung, hätte den Verkehrsfluss aufgrund des nicht eingehaltenen Begegnungsfalls mit Lastwagen oder Bussen aber stark gestört, was hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsmengen zu negativen Effekten führen würde (Rückstau, Emissionen, etc) und auch für die Velofahrenden eine Beeinträchtigung darstellt. Die Variante mit durchgehenden Velostreifen und FG-Streifen mit Mittelinseln hat den Nachteil, dass keine Geschwindigkeitsreduktion zu erwarten ist und keine zusätzlichen Flächen für den Fussverkehr gewonnen werden können.

Im Rahmen des 1. Workshops wurde die Lösung mit schmaler Fahrbahn (6m) vorgestellt und diskutiert. Die Stossrichtung wurde als richtig beurteilt (Protokoll 9). Es wurde der Wunsch geäussert, die Oberfläche möglichst einheitlich zu gestalten und die Situation mit einer markanten



Abbildung 3-25: Durchgehende Velostreifen und FG-Streifen mit Mittelinseln

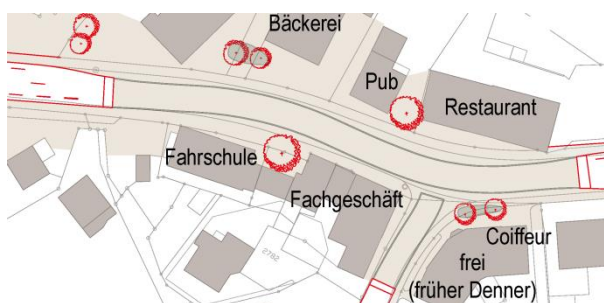


Abbildung 3-26: Schmale Fahrbahn (6m) mit Mischverkehr und tiefen Randsteinen (4cm)

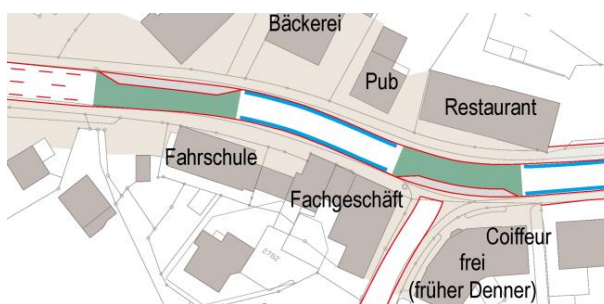


Abbildung 3-27: Einengungen und farbliche Gestaltung der Oberflächen (FGSO)

Linde zu ergänzen. Daraus wurde die im nachfolgenden Kapitel aufgezeigte Bestvariante entwickelt, die im 2. Workshop vorgestellt und als Bestvariante bestätigt wurde (Protokoll 11 / Protokoll 12).

3.9 Knoten Cornetkreisel

Für den Löwengartenkreisel (auch Cornetkreisel genannt) kommen im Wesentlichen zwei Lösungen in Frage:

- **Beibehaltung heutiger Kreisel:**
Der Kreisel wird in seiner heutigen Form beibehalten. Der Kreisel entspricht zwar in seiner heutigen Form nicht allen Vorgaben der aktuellen Normen, insbesondere fehlen bei der Sonnenhalden- und der Seeheimstrasse die Mittelinseln, es wurde aber kein einziger Unfall auf dem Kreisel in den letzten 3 Jahren registriert (vgl. Kapitel 2.1.6 Unfallauswertung).
- **Einmündung mit Mehrzweckstreifen**
Als Alternative ist die Aufhebung des Kreisels denkbar. Die untergeordneten Strassen werden als Einmündungen mit Trottoirüberfahrt realisiert. Mehrzweckstreifen dienen als Abbiegehilfe.

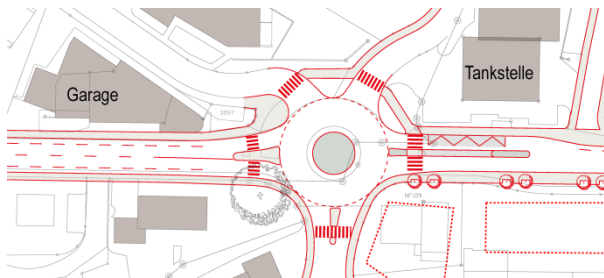


Abbildung 3-28: Variante Beibehaltung Kreisel

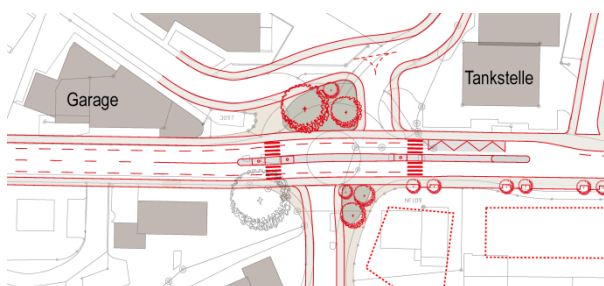


Abbildung 3-29: Variante Einmündung mit Mehrzweckstreifen

Entscheid

Anpassungen am Kreisel und auch die Umwandlung zu Trottoirüberfahrten wäre aufgrund der beengten Platzverhältnissen und der vorhandenen Topographie mit hohem baulichem Aufwand verbunden. Der städtebauliche Nutzen einer Umwandlung würde sich hauptsächlich auf die gestalterische Aufwertung der Restflächen beschränken und wäre folglich bescheiden. Zudem ist bei einer Aufhebung des Kreisels mit höheren Geschwindigkeiten zu rechnen, was dem Ziel der Erhöhung des Durchfahrtswiderstands widerspricht. Aus diesen Gründen wird in der Bestvariante die Beibehaltung des heutigen Kreisels vorgesehen (Protokoll 9).

3.10 Lage Bushaltestellen

Die Neugestaltung der St. Gallerstrasse bietet die Chance, die Lage der Bushaltestellen zu prüfen und allenfalls Anpassungen vorzunehmen. Hierzu wurden die folgenden vier Varianten für die Lage der Haltestellen erarbeitet. Dabei sind immer auch Kombinationen von Lösungsansätzen denkbar.

Variante 0: Beibehaltung Ist-Zustand



Abbildung 3-30 Variante 0: Beibehaltung Ist-Zustand

Variante 0 geht von keiner Veränderung der Lage der Haltestellen gegenüber heute aus.

- + Bekannt (heutige Situation)
- + Gute Abdeckung
- Teilweise unübersichtlich (versetzte Lage, nur eine Fahrrichtung)
- Zusatzschleife Bus 251
- Unregelmässige und kurze Haltestellenabstände

Variante 1: Vereinfachung



Abbildung 3-31 Variante 1: Vereinfachung

Variante 1 will eine Vereinfachung des bestehenden Systems erreichen. Hierzu werden die Haltestellen Stelzenreben und Rotenstein zusammengelegt. Zudem wird die Haltestelle Rosenacker in beide Fahrrichtungen bedient.

- + Einfach Orientierung
- + Gute Abdeckung
- Zusätzliche Behinderung MIV (Rosenacker)
- Teilweise unregelmässige und kurze Haltestellenabstände

Variante 2: Konzentration

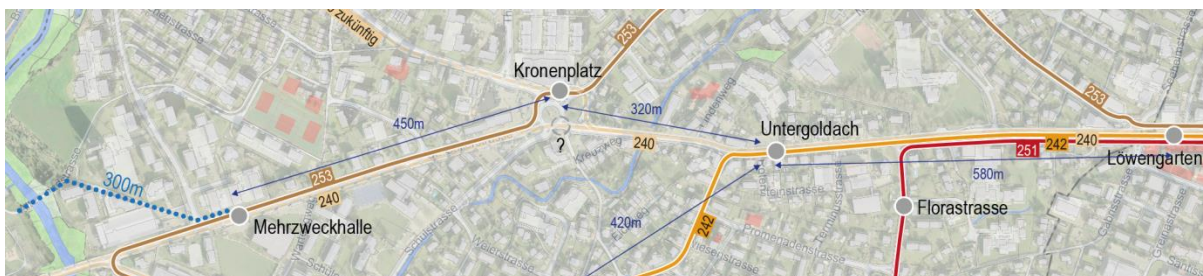


Abbildung 3-32 Variante 2: Konzentration

Variante 2 sieht eine Konzentration der heute teilweise eng nacheinander liegenden Haltestellen vor. Die Haltestellen Stelzenreben, Rotenstein und Sternen sollen zu einer neuen Haltestelle in

Untergoldach und die Haltestellen TZM und Rosenacker zu einer neuen Haltestelle bei der Mehrzweckhalle verschmolzen werden.

- | | |
|--|--|
| + Einfach Orientierung | - Aufhebung Haltestellen kritisch |
| + Weniger Haltest. = Beschleunigung Bus, weniger MIV-Behinderung | - Weniger gute Abdeckung |
| | - Grosser Haltestellenabstand Löwengarten - Untergoldach |
| | - Längere Fusswege zu den Haltestellen |

Variante 3: Gleichmässiger Abstand



Abbildung 3-33 Variante 3: Gleichmässiger Abstand

Mit Variante 3 werden die Haltestellen so angeordnet, dass optimale Haltestellenabstände von ca. 350 m entstehen.

- | | |
|------------------------|---|
| + Einfach Orientierung | - Haltestelle Kronenplatz entfällt (Wichtige Haltestelle Einkaufszentrum, Aufwertung Kronenplatz) |
| + Gute Abdeckung | - Keine Umsteigemöglichkeit beim Kronenplatz |

Entscheid

Aufgrund der Rückmeldung des Amtes für öffentlichen Verkehr wurden folgende Elemente vertieft untersucht:

- Zusammenlegung der Haltestellen Stelzenreben und Rotenstein
- Neue Haltestelle Untergoldach anstelle der Haltestelle Sternen
- Zusammenlegung der Haltestellen Rosenackerstr. und TZM
- Nur eine Haltestelle für beide Buslinien am Kronenplatz

Die Zusammenlegung der Haltestellen Stelzenreben und Rotenstein bringt wesentliche betriebliche Vorteile und war auch im 2. Workshop unbestritten.

Die vertiefte Prüfung einer Haltestelle Untergoldach auf der St. Gallerstrasse hat gezeigt, dass die Positionierung aufgrund der vielen privaten Zufahrten und des nicht verbreiterbaren Strassenraums (geschütztes Ortsbild) schwierig ist. Die einzig mögliche Lage würde nahe an der Haltestelle Stelzenreben und in erheblicher Distanz zur heutigen Haltestelle Sternen zu liegen kommen. Aus diesem Grund wurde dieser Ansatz verworfen.

Eine Zusammenlegung der Haltestellen Rosenackerstr. und TZM wäre zwar im Bereich des Warteggwegs möglich und mit dem Fussgängerübergang kombinierbar. Jedoch würde dies zu einem zusätzlichen Platzbedarf der Strasse zu Lasten der Schulanlage führen. Das Begleitgremium tendierte aus diesem Grund im 2. Workshop für eine Beibehaltung der heutigen Haltestellenlagen, wobei die Haltestelle in beide Fahrrichtungen ausgebaut werden sollen. Da eine Zusammenlegung keine wesentlichen betrieblichen Vorteile bringen würden, wird darauf verzichtet (Protokoll 12).

4 Bestvariante

4.1 Betriebskonzept

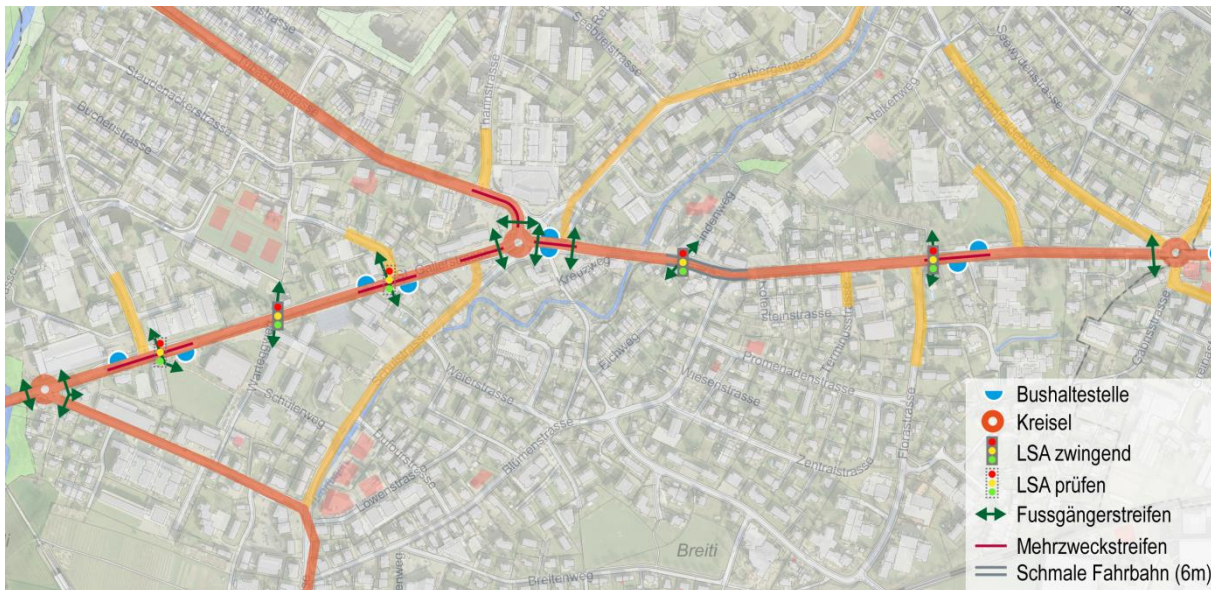


Abbildung 4-1: Betriebskonzept St. Gallerstrasse

Zielstellung

Die Zielstellung an das Betriebskonzept ist, dass der Durchfahrtswiderstand erhöht wird, um somit die Verlagerungswirkung auf den neuen Autobahnanschluss sicherzustellen. Zudem soll die Querbarkeit für Fussgänger und Fahrradfahrende erhöht werden und das Angebot für Fahrradfahrende auf der St. Gallerstrasse verbessert werden. Der öffentliche Verkehr soll störungsfrei und möglichst ohne Wartezeiten verkehren können.

Durchfahrtswiderstand

Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstands soll auf zwei Arten erreicht werden. Einerseits soll eine möglichst tiefe gefahrene Geschwindigkeit (Richtgeschwindigkeit 40) erreicht werden, wodurch die Route über den neuen Anschluss zeitlich attraktiver wird. Andererseits soll eine psychologische Wirkung erzielt werden, in dem die Wirkung von einer verkehrs- zu einer siedlungsorientierten Strasse hin transformiert wird.

Dies kann mit einer ganzen Reihe von Massnahmen erreicht werden:

- Hauptverkehrsknoten als Kreiselpunkt: tiefere Geschwindigkeiten im Kreiselpunktbereich und auf den Zufahrten
- Kernfahrbahn: Reduktion des für den MIV zur Verfügung stehenden Verkehrsraums und leicht tiefere gefahrene Geschwindigkeiten
- Mehrzweckstreifen: Betonung siedlungsorientierter Charakter und optische Verschmälerung der Fahrbahn
- Speziell gesteuerte LSA an Fussgängerübergängen
- Nicht überholbare Fahrbahnhaltestellen: Wartezeiten hinter dem Bus
- Abschnitt Untergoldach: Schmale Fahrbahn und optische Verschmälerung, Betonung siedlungsorientierter Charakter
- Abschnitt Kronenplatz: Betonung siedlungsorientierter Charakter

Knotenformen und Leistungsfähigkeit

Die Hauptverkehrsknoten werden als Kreisel ausgebildet. Dadurch kann ein stetiger Verkehrsablauf mit tiefen Geschwindigkeiten und ohne grösseren Rückstau erreicht werden. Gleichzeitig verdeutlichen die beiden Kreisel Bruggmühle- und Cornet-Kreisel an der Gemeindegrenze den Übergang in eine neue Ortschaft (Goldach resp. Rorschach) bzw. den Ortseingang.

Die Einmündungen der untergeordneten Gemeindestrassen werden als Trottoirüberfahrten ausgebildet. Dadurch sind die einbiegenden Verkehrsteilnehmer vortrittsbelastet, und für die Fussgänger (insb. SchülerInnen) ergibt sich eine durchgehende, absatzlose Gehwegfläche entlang der St.Gallerstrasse. Zudem führt der vertikale Versatz zu einem aufmerksamen Fahrverhalten und einer Geschwindigkeitsreduktion des MIV.

Bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen wurde die Abendspitze 2040 basierend auf dem DTV 2040 des Verkehrsmodells Rorschach⁴ (mit A1-Zubringer und Unterführung Mühlegut) und den Ganglinien der Verkehrszählstellen Bruggmühlestrasse und Restaurant Linde (Anteil in Spitzenstunden) ermittelt. Sämtliche Knotenpunkte, auch die Trottoirüberfahrten, erfüllen dabei mindestens die Verkehrs-Qualitätsstufe C (siehe jeweilige Abschnitte). Der Verkehr kann somit ohne grössere Wartezeiten und Rückstau verarbeitet werden. Es kann insgesamt von einem flüssigen Verkehrsablauf ausgegangen werden.

Kernfahrbahn als Regelquerschnitt

Um den Durchfahrtswiderstand zu erhöhen und zugleich eine einheitliche und durchgehende Veloinfrastruktur anbieten zu können, wird die St. Gallerstrasse im Regelquerschnitt als Kernfahrbahn mit beidseitigem Velostreifen mit einer Breite von insgesamt 8.0 m ausgebildet.

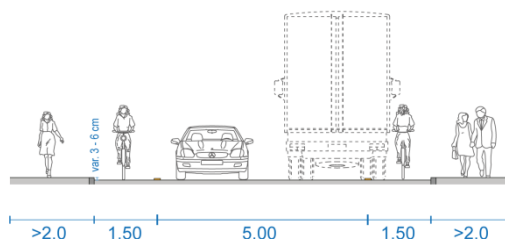


Abbildung 4-2: Querschnitt Kernfahrbahn

Für den MIV steht eine Fahrbahnbreite von 5.0 m zur Verfügung. Dies ist ausreichend für den Begegnungsfall PW-PW beim angestrebten Richttempo 40. Im Begegnungsfall PW-LKW (bzw. Bus) und LKW-LKW müssen aber situativ die Velostreifen mitbenützt werden. Dies ist nur dann möglich, wenn kein Veloverkehr vorhanden ist. Aus diesem Grund, lässt sich in der Regel bei Kernfahrbahn eine leichte Geschwindigkeitsreduktion von 2 km/h erreichen.

Für den Veloverkehr entsteht mit den in beide Richtungen vorhandenen 1.5 m breiten Velostreifen ein attraktives Angebot zur Verfügung. Die auf der St. Gallerstrasse verlaufende Veloroute ist somit gewährleistet.

In den Einspurbereichen (vor LSA, Kreiseln) muss die Fahrbahn auf 8.5 m leicht verbreitert werden, um eine 2.75 m breite Fahrspur anbieten zu können. Diese Abschnitte sind aber nur kurz (ca. 15 m).

⁴ Roland Müller Küsnacht AG: Knotenauswertung Variante A1-Zubringer und Unterführung vom 03.Oktober 2018.

Mehrzweckstreifen

Um zu verhindern, dass auf der 1.7 km langen Strecke ein monotones Strassenbild entsteht, wird der Strassenquerschnitt auf geeigneten Abschnitten mit einem baulich ausgebildeten (d.h. mit einem Belagswechsel gekennzeichneten) Mehrzweckstreifen aufgelockert.

Die Masse sind 1.5 m für den Velostreifen, 2.75 m Fahrbahn für den MIV und 2.0 m für den Mehrzweckstreifen. Davon abweichenden Masse sind nicht vorgesehen. Die Velostreifen werden immer durchgehend angeboten.

Ein Mehrzweckstreifen wird dort angeordnet, wo er mindestens zwei der folgenden verkehrlichen Funktionen übernimmt:

- Querungshilfe für den Fussverkehr bzw. Integration einer baulichen Mittelinsel bei Fussgängerstreifen in den Mehrzweckstreifen.
- Querungshilfe für den Veloverkehr bei querenden Velorouten (Velofurt).
- Abbiegehilfe bzw. Warteraum für den MIV bei starken Linksabbiegeströmen. Dadurch wird der flüssige Verkehrsablauf entlang der St. Gallerstrasse aufrechterhalten und zugleich die benötigte Verkehrssicherheit gewährleistet.
- Ein- und Abbiegehilfe für den Veloverkehr
- Unterbindung von gefährlichen Überholmanöver bei Fahrbahnhaltestelle

Daneben kommt dem Mehrzweckstreifen auch eine gestalterische Funktion zu. Mit dem Mehrzweckstreifen kann eine optische Verschmälerung der Fahrbahn erreicht und der siedlungsorientierte Charakter der Strasse gestärkt werden.

Lichtsignalanlagen (LSA)

An Knotenpunkten werden Kreisel oder Trottoirüberfahrten realisiert. Nur die Fussgängerquerungen werden situativ mit einer LSA geschützt, wo diese aus Sicht Verkehrssicherheit notwendig ist.

Speziell beim Fussgängerübergang beim Warteggweg und bei der Florastrasse wird aufgrund des vorhandenen Schulwegs eine LSA als zwingend notwendig betrachtet.

Beim Fussgängerübergang im Abschnitt Untergoldach (Höhe Bachweg / Lindenweg) ist eine LSA voraussichtlich ebenfalls notwendig, da hier keine Mittelinsel angeordnet werden kann. Im Rahmen des Vorprojekts kann allerdings eine vertiefte Abklärung der Verkehrssicherheit vorgenommen werden, die allenfalls eine Neubeurteilung der Situation zulässt.

Bei den Fussgängerübergängen bei der Haini-Rennhasstrasse und der Rosenackstrasse kann eine Anordnung eine LSA ebenfalls sinnvoll sein, dies soll in einem späteren Schritt (Vorprojekt) zwischen Gemeinde, Tiefbauamt und Kantonspolizei geklärt werden.

Das Steuerungsprinzip der LSA soll dabei so ausgestaltet werden, dass die angestrebte Richtgeschwindigkeit von 40 km/h unterstützt wird. Dies soll auf zwei Arten erfolgen:

- Bei weniger dichtem Verkehr (ausserhalb der Spitzenzeiten), werden die LSA auf Anmeldung geschaltet. Im Grundzustand erhalten hierbei die Fussgänger grün und der MIV rot. Annähernde Fahrzeuge werden mittels Induktions-Detektoren erfasst, sobald ein Fahrzeug am Detektor erfasst wird, schaltet die LSA für den MIV auf grün. Dabei wird die LSA so eingestellt, dass ein Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h ohne zu verzögern durchfahren kann. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h oder mehr, sind aber Bremsmanöver zwingend.

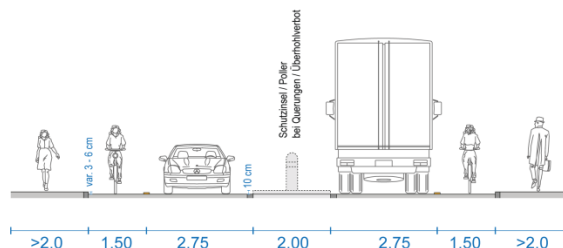


Abbildung 4-3: Querschnitt Mehrzweckstreifen

- Wenn mehrere LSA hintereinander angeordnet werden, so sollen diese koordiniert werden, so dass bei einer konstant gefahrenen Geschwindigkeit von 40 km/h eine Grüne Welle entsteht.

Bushaltestellen

Die Lage der bestehenden Bushaltestellen bleibt grundsätzlich bestehen. Sie werden jedoch neu als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. In Kombination mit den Mehrzweckstreifen wird ein Überholmanöver bei den Haltestellen verhindert, wodurch der ÖV priorisiert und die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Ebenfalls wird der Durchfahrtswiderstand erhöht. Da die in der Haltestelle wartenden Busse nicht überholt werden können, entstehen für den hinter dem Bus her fahrenden MIV folglich Verlustzeiten. Zwar sind die Verlustzeiten im Durchschnitt gering, da je nach Abschnitt nur ein bis zwei Buslinien verkehren. Jedoch erwirkt bereits die "Gefahr", im schlechtesten Fall bis zu viermal hinter einem vorneherfahrenden Bus warten zu müssen, einen psychologischen Effekt, was den Durchfahrtswiderstand entsprechend erhöht.

Sämtliche Haltestellen werden mit einer Haltekante von +22cm realisiert, um ein problemloses Einsteigen für Seh- und Gehbehinderte im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu ermöglichen.

Schleppkurven, Ausnahmetransportroute und Sichtweiten

Die Schleppkurven, die benötigte Fahrbahnbreite der Ausnahmetransporte und die Sichtweiten sind im Plan (Plan Schleppkurven und Sichtweite) ersichtlich. Für den Ausnahmetransport (Routentyp II B) ist eine minimale Fahrbahnbreite von 5.00 m und eine lichte Höhe von 4.80 m einzuhalten. Zudem ist der Strassenaufbau auf ein Gesamtgewicht von mindestens 240 t (Achslast 20 t) auszurichten. Infolgedessen müssen die neuen Kreisel und die Mehrzweckstreifen (d.h. entfernbarer Poller) für die Spezialtransporte überfahrbar sein. Für den Cornetkreisel sind keine Anpassungen vorgesehen.

Freiraum und Stadtökologie

Das BGK zeigt in vielerlei Hinsicht Möglichkeiten und Chancen für eine zukunftsfähige Gestaltung des Strassenraumes und ist damit wichtiger Teil der Siedlungsentwicklung. Es zeigt zudem auf, wie der Freiraum entlang dieser wichtigen Achse aufgewertet und in einen grösseren Zusammenhang gesetzt werden kann. Bei der vertieften Planung muss darauf geachtet werden, dass neben den gestalterischen, auch stadtoökologische Aspekte angemessen einbezogen und so das Potenzial dieses Vorhabens optimal genutzt wird. Dies umfasst etwa die gezielte Wahl der Baumarten mit einem günstigen Effekt auf das Mikroklima ebenso wie die Reduktion der versiegelten Fläche und Fragen der ökologischen Vernetzung und soll bei künftigen Planungsschritten angemessen berücksichtigt werden.

4.2 Abschnitt Bruggmühle

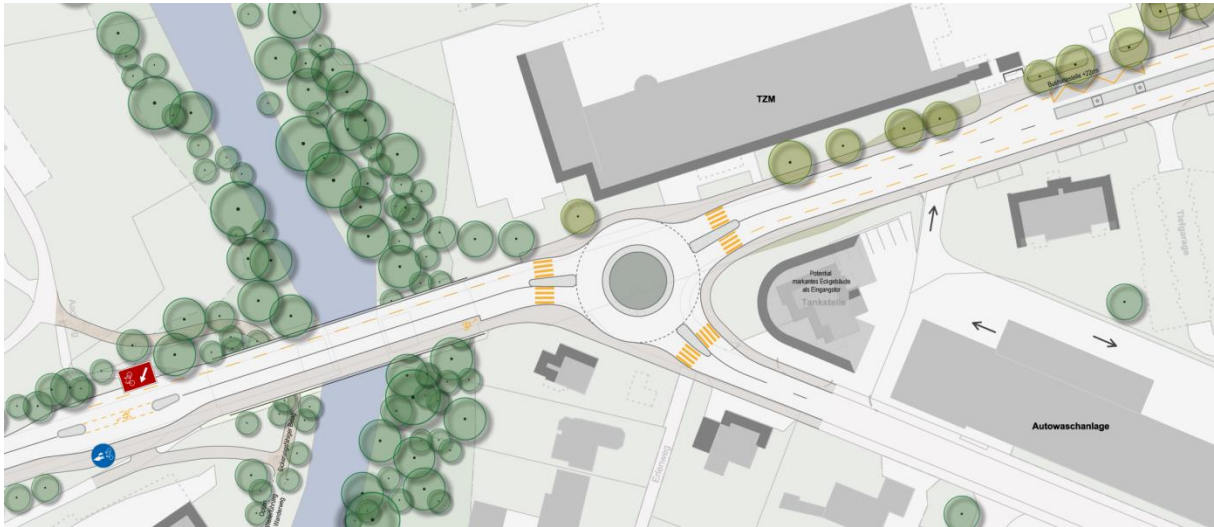


Abbildung 4-4: Kreisel mit Eingangstor

4.2.1 Städtebau

Der westliche Auftakt für den ganzen Siedlungsraum Goldach, Rorschach und Rorschacherberg beginnt mit der Überquerung der Goldach, welcher vor der Brücke rechts mit der Bruggmühle und danach auf der linken Seite durch das TZM mit seinem Feuerwehrturm bereits recht stark markiert wird. Mit einem Ersatz des höheren Hauses bei der Abzweigung zur Bruggmühlenstrasse durch einen markanten Hochbau kann die Torsituation zum Siedlungsraum noch verstärkt werden.



Abbildung 4-5: Torsituation Bruggmühle mit markantem Hochbau

4.2.2 Gestaltung

Das Bachufergehölz soll beidseitig der Strasse mit geeigneten forstlichen Massnahmen gesichert und langfristig gestärkt werden. Die südlich vorgelagerte Pappelreihe bleibt als zeichenhaftes Merkmal erhalten. Entlang des TZM wird mit der Pflanzung von Bäumen in loser Folge eine räumliche Antwort auf den möglichen Neubau gegeben und damit die Torsituation gestärkt.

4.2.3 Verkehr

Im Abschnitt Bruggmühle ersetzt ein Kreisel (Ø 26m) den LSA-gesteuerten Knoten. Die bis anhin nur teilweise vorhandene Veloinfrastruktur wird erweitert.

Vor der Brücke wird ein Eingangstor vorgesehen. Durch die Verschwenkung der dorfeinwärts führenden Fahrbahn, wird der Beginn des Innerortsbereichs mit Tempo 50 klar ersichtlich und die Fahrzeuglenker werden gezwungen die Geschwindigkeit anzupassen.

Veloverkehr ausserorts

Der Veloverkehr wird durch den Kreisel geführt. Richtung stadtauswärts wird der Veloverkehr auf nach der Brücke mit einer Querungshilfe, die mit dem Eingangstor kombiniert ist, auf den Rad-/Gehweg überführt. Ausserorts soll der bergwärts vorhandenen Velostreifen zu Gunsten einer Verbreiterung des Rad-/Gehweges auf der Südseite aufgehoben werden. Langfristig kann so ein durchgehender Rad-/Gehweg von Goldach bis nach St. Gallen realisiert werden. Somit kann für den Veloverkehr ein durchgehendes, attraktives und sicheres Angebot geschaffen werden.

Da der Ausserortsabschnitt der St. Gallerstrasse jedoch nicht Teil des Projektes und deshalb nur als Vorschlag zu verstehen, der in einem separaten Projekt vertieft werden müsste. Grundsätzlich ist das BGK auch mit der heutigen Situation Ausserorts kompatibel.

Wegverbindung Kellen

Die bestehende schmale Treppe, die nach der Brücke zum Begegnungsplatz Kellen führt wird aufgehoben. Stattdessen wird eine kinderwagen- und behindertengerechte Verbindung realisiert, die ab dem südlich der St. Gallerstrasse verlaufenden Rad-/Gehweg unter der Strassenbrücke durch zum Begegnungsplatz Kellen führt.

Leistungsfähigkeit Kreisel

Der Kreisel Bruggmühle erfüllt die Leistungsfähigkeit gemäss Norm SN 640 024a (2006) mit einer Gesamt-Qualitätsstufe A, sehr gut (siehe Beilage 2). Der Verkehr kann somit ohne grössere Wartezeiten und Rückstau verarbeitet werden.

4.3 Abschnitt St.Gallerstrasse West

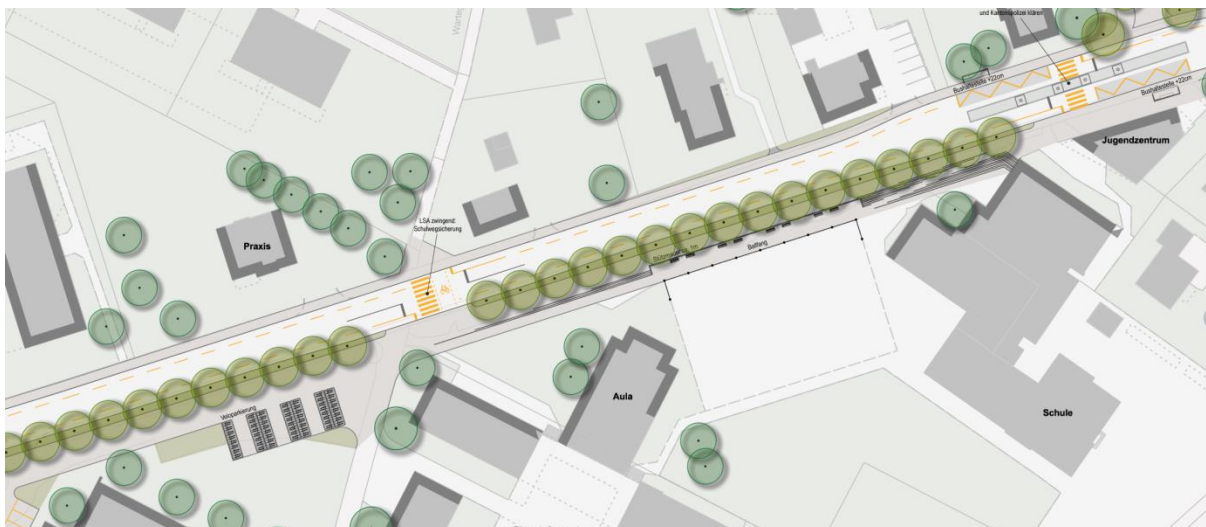


Abbildung 4-6: Kernfahrbahn mit Baumreihe

4.3.1 Städtebau

In diesem Abschnitt öffnet sich gegenüber der geschützten Villa Wartegg im Süden die Bebauungsstruktur mit dem Sportplatz und den nicht parallel zur Strasse situierten öffentliche Bauten und Anlagen mit den Schulhäusern und der Mehrzweckhalle. Hier bedarf es keines städtebaulichen Eingriffes. Die bestehenden städtebaulichen Qualitäten können alleine mit Massnahmen im Freiraum verstärkt werden.

4.3.2 Gestaltung

Auf einer Länge von mehreren hundert Metern stösst die grossflächige Schulanlage an die St. Gallerstrasse. Der öffentliche Charakter der Anlage soll entlang der Strasse ablesbar werden. Die Schulanlage wird zur Strasse hin geöffnet und schafft so einen übergeordneten Bezug zum gegenüberliegenden Quartier. Zentrales Gestaltungselement ist eine markante Baumreihe direkt an der Fahrbahn und ein grosszügiger Fussgängerbereich auf der Schulseite. Begrenzende Elemente werden von der Strasse abgerückt und die Niveauunterschiede gestuft ausgebildet.

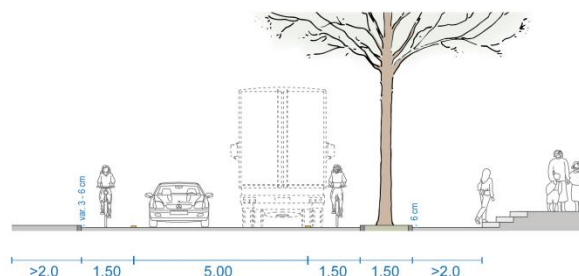


Abbildung 4-7: Querschnitt Kernfahrbahn mit Baumreihe
Bereich Schule

4.3.3 Verkehr

Der Strassenabschnitt zwischen dem Kreisel Bruggmühle und dem Kronenplatz wird als Kernfahrbahn (Regelquerschnitt) ausgestaltet. Die vorhandenen Strassenquerungen bleiben grundsätzlich an derselben Lage bestehen, werden jedoch zur Schulwegsicherung angepasst und optimiert. Dafür kommen im Bereich der Haini-Rennhasstrasse, der Rosenackerstrasse und der neuen Schulstrasse Mehrzweckstreifen mit Poller zum Einsatz, die als Querungshilfe für den MIV bei Einmündungen, den Fuss- und den Veloverkehr (regionale Radroute) dienen. Der Fussgängerstreifen am Warteggweg wird aufgrund des vorhandenen Schulweges (auch für Kindergartenkinder) mit einer LSA ausgestattet. Da der Fussgängerübergang mit der LSA gesichert ist, ist eine Mittelinsel nicht zwingend, dadurch kann auf eine aufwendige Verbreiterung des Strassenraums zu Lasten der Schulanlage verzichtet werden.

Bushaltestelle TZM und Rosenacker

Die Lage der Bushaltestellen und das ÖV-Angebot bleiben grundsätzlich bestehen. Als Ergänzung erhält die Bushaltestelle Rosenacker eine Bushaltestelle in Richtung Rorschach, wodurch ein ÖV-Angebot in beide Richtungen ermöglicht wird. Zudem werden alle Haltestellen mit einer Haltekante von +22cm ausgestaltet, um ein problemloses Einsteigen für Seh- und Gehbehinderte im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu gewährleisten.

4.4 Abschnitt Kronenplatz

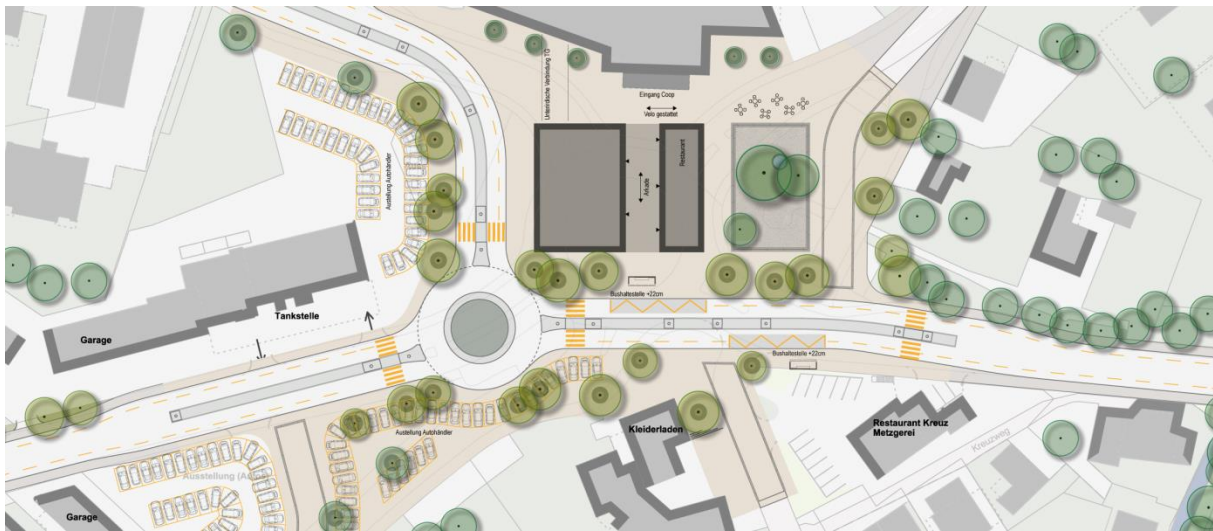


Abbildung 4-8: Kronenplatz

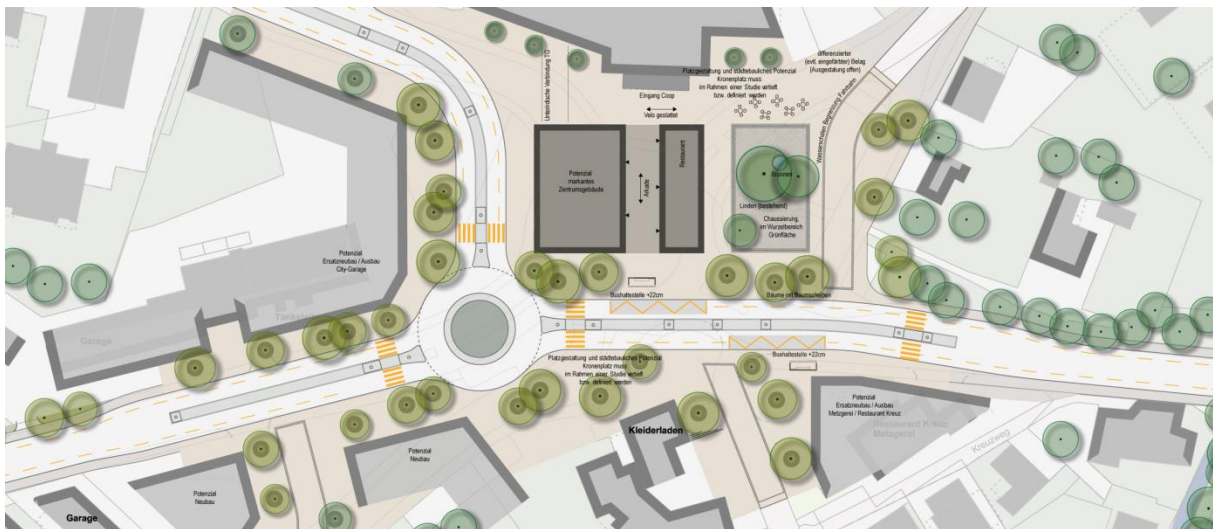


Abbildung 4-9: Kronenplatz mit langfristigem städtebaulichem Potenzial

4.4.1 Städtebau

Der zentral gelegene Kronenplatz bildet den heutigen Verkehrsknotenpunkt in Goldach, der mit dem Segelkreisel gänzlich den Freiraum beherrscht. Mit dem COOP im Norden, dem Autohändler im Westen und der heterogenen Bebauungsstruktur im Süden birgt der wichtige städtebauliche Ort enormes Entwicklungspotential, gerade auch im Hinblick auf die anzustrebende Verkehrsreduktion. Mit der Entflechtung der Strassenführung, der Grössenreduzierung und Verlegung des Kreisels

nach Westen wird eine grosszügige Fläche geschaffen, welche mit einem markanten Gebäude den Kronenplatz städtebaulich massiv aufwerten und Goldach zu einer neue Identität beitragen kann. Der Zugang zum See über die Rietbergstrasse kann besser spürbar gestaltet werden. Langfristig besteht auch in der südlich gelegenen heterogenen Bebauungsstruktur einiges Entwicklungspotenzial. In einer separaten Vertiefungsstudie kann das Potenzial für Investoren sichtbar gemacht und die Entwicklung vorangetrieben werden. Die Neugestaltung und Verlegung des Kreisels reduziert die Aussenverkaufsfläche des Autohändlers. Diese kann temporär im neu geschaffenen Freiraum kompensiert und danach in der neuen Bebauungsstruktur integriert oder an einem Alternativstandort wieder aufgebaut werden.



Abbildung 4-10: Kronenplatz von Westen

4.4.2 Gestaltung

Durch die Neuordnung des Kronenplatzes werden die verschiedenen Raumrichtungen aufgenommen und in eine Abfolge unterschiedlicher platzartiger Aufweitungen überführt. Die lose Setzung von Einzelbäumen und Gruppen unter Einbezug des vorhandenen Baumbestandes unterstützen die räumliche Aufwertung mit einer eigenen Massstäblichkeit und schaffen so eine angenehme innerörtliche Atmosphäre. Zusammen mit sorgfältig ausgewählten Belagsmaterialien und Ausstattungselementen kann eine hohe Aufenthaltsqualität erzielt werden.

Der Kronenplatz bedarf einer vertieften gestalterischen Bearbeitung, welche insbesondere auch die Abfolge und die Zeitrahmen der einzelnen Massnahmen, Tiefbau und Hochbau, berücksichtigt.

Noch vor der Erarbeitung des Vorprojekts soll eine Vertiefungsstudie durchgeführt werden, die das städtebauliche Potenzial und die Gestaltung des Kronenplatzes vertiefen und definieren.

4.4.3 Verkehr

Der 5-armige Kreisel wird aufgehoben. Die beiden am stärksten befahrenen, übergeordneten Achsen (St. Galler- und Tübacherstrasse) werden in einem neuen Kreisel (Ø 26m)

zusammengeführt. Die untergeordneten Achsen (Schul-, Riedbach- und Sägestrasse) münden als vortrittsbehaftete Trottoirüberfahrt in die St.Gallerstrasse ein.

Die untergeordneten Strassen werden in die Platzgestaltung miteinbezogen, dadurch wird auf diesen Achsen ein sehr tiefes Richttempo (ca. 20 km/h) erreicht und ein Queren ist für die Fussgänger überall und sicher möglich.

Veloverkehr auf dem Platz

Der Veloverkehr soll auf dem Platz grundsätzlich gestattet sein, dies gilt insbesondere für die direkte Verbindung von der Tübacher- in die Rietbergstrasse, die beide eine Veloroute darstellen. Die Veloführung auf dem Platz muss im Rahmen der Vertiefungsstudie im Detail geklärt werden.

Bushaltestellen

Die bestehenden Bushaltestellen Kronenplatz in der Rietberg- und der St.Gallerstrasse werden zusammengelegt. Neu sind beidseitig Bushaltestellen südlich des neuen Platzes vorhanden, welche einen kurzen und direkten Weg zum Platz und den Einkaufsmöglichkeiten gewährleisten.

Die Bushaltestellen sind so gelegt, dass hinter den Haltestellen ein Stauraum für wartende Fahrzeuge (bei haltenden Bus) vorhanden ist. In der Regel werden die vorgelagerten Knoten (Kreisel bzw. Einmündung Rietbergstrasse) nicht überstaut. Im Ausnahmefall ist eine Überstauung aber möglich, was im Rahmen einer Interessenabwägung aber als vertretbar eingestuft wurde.

Leistungsfähigkeit

Der neue Kreisel beim Kronenplatz erfüllt die Leistungsfähigkeit gemäss Norm SN 640 024a (2006) mit einer Gesamt-Qualitätsstufe B, gut (siehe Beilage 2). Als Folge ist von geringen Wartezeiten (≤ 20 s) in der St.Gallerstrasse auszugehen. Der Verkehrsfluss wird jedoch nicht beeinträchtigt.

Die beiden Einmündungen von der St.Gallerstrasse in die Schul- resp. Riedbergstrasse erfüllen die Leistungsfähigkeit gemäss Norm SN 640 022 mit einer Gesamt-Qualitätsstufe C, befriedigend (siehe Beilage 2). Die längsten Wartezeiten entstehen für die Linksabbieger aus den Einmündungen in die St.Gallerstrasse, die mittlere Wartezeiten von 15-25 s sind jedoch vertretbar und der Rückstau wird nicht länger als 3 bis maximal 4 Fahrzeuge. Auf der St. Gallerstrasse sind keine Beeinträchtigungen des Verkehrs zu erwarten.

4.5 Abschnitt Untergoldach



Abbildung 4-11: Untergoldach

4.5.1 Städtebau

Das gut ablesbare geschützte historische Ortsbild von Unter-Goldach weist städtebauliche Qualitäten auf, die aber vom Verkehr stark beeinträchtigt werden. Mit einer auf diesen Abschnitt Rücksicht nehmenden Verkehrsführung und Massnahmen im Freiraum können die vorhandenen städtebaulichen Qualitäten hervorgehoben und die Aufenthaltsqualität stark verbessert werden.



Abbildung 4-12: Unter-Goldach



Abbildung 4-13: Unter-Goldach gegen Osten

4.5.2 Gestaltung

Der Abschnitt Untergoldach ist geprägt von der anmutigen Stellung der Altbauten zueinander. Dies zeigt sich in einer räumlichen Aufweitung welche von Fassade zu Fassade erlebbar gemacht wird. Die Fahrbahn wird den Aufenthaltsflächen optisch angeglichen und nur minimal ausgezeichnet. Die unterschiedlichen Bauten werden mit einer einheitlichen Belagsfläche zu einem Ganzen verbunden. Die zentral gesetzte Linde unterstreicht den dörflichen Charakter des Ortes.

4.5.3 Verkehr

Im Abschnitt Untergoldach wird die Fahrbahnbreite auf 6.00m reduziert und auf Trottoirniveau (4cm Absatz) angehoben, um einen grosszügigen und attraktiven Gehweg für Fussgänger zu ermöglichen. Mit der schmalen Fahrbahn und der geschwungenen Linienführung lässt sich ein tiefes Geschwindigkeitsniveau bei einem gleichmässigen flüssigen Verkehrsablauf realisieren, weshalb ein Mischverkehr Velo/MIV hier problemlos möglich ist.

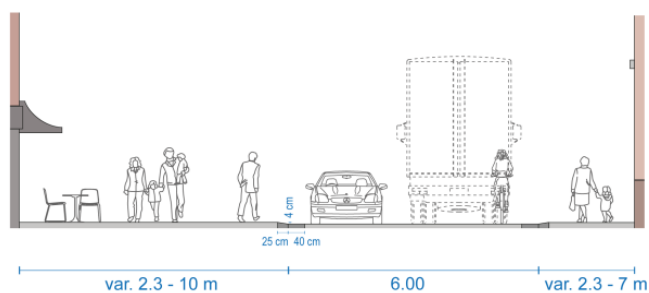


Abbildung 4-14: Querschnitt Untergoldach

Die Strassenquerung für Fussgänger wird mit einem Fussgängerstreifen mit LSA ermöglicht, wobei ein allfälliger Verzicht der LSA in einem späteren Schritt (Vorprojekt) zu klären wäre. Die heute vorhandenen Parkplätze bleiben nach wie vor bestehen.

4.6 Abschnitt St.Gallerstrasse Ost



Abbildung 4-15: Kernfahrbahn mit Mehrzweckstreifen

4.6.1 Städtebau

Dieser Abschnitt trägt mit seiner nördlichen Aufweitung und der bestehenden, teils neu erstellten Bebauungsstruktur zu unterschiedlicher Strukturierung und eigener Identität bei. Die bestehende städtebauliche Qualität bedingt keinen Eingriff in die Bebauungsstruktur.

4.6.2 Gestaltung

Die heute etwas undifferenzierte gartenartige Ausweitung soll mit der Pflanzung von Bäumen und entsprechender Ausstattung angemessen nutzbar und qualitativ aufgewertet werden.

4.6.3 Verkehr

Der Strassenabschnitt zwischen Untergoldach und dem Cornetkreisel wird als Kernfahrbahn mit beidseitigem Velostreifen ausgestaltet (Regelquerschnitt).

Im Bereich der neu in beide Richtungen bedienten Bushaltestelle Stelzenreben wird eine Mehrzweckstreifen ausgebildet. In diesen wird der Fussgängerübergang mit Mittelinsel integriert. Da es sich um einen wichtigen Schulweg handelt, wird der Fussgängerübergang mit einer LSA zusätzlich gesichert. Durch den Mehrzweckstreifen wird ausserdem ein überholen der wartenden Busse unterbunden.

4.7 Abschnitt Cornetkreisel

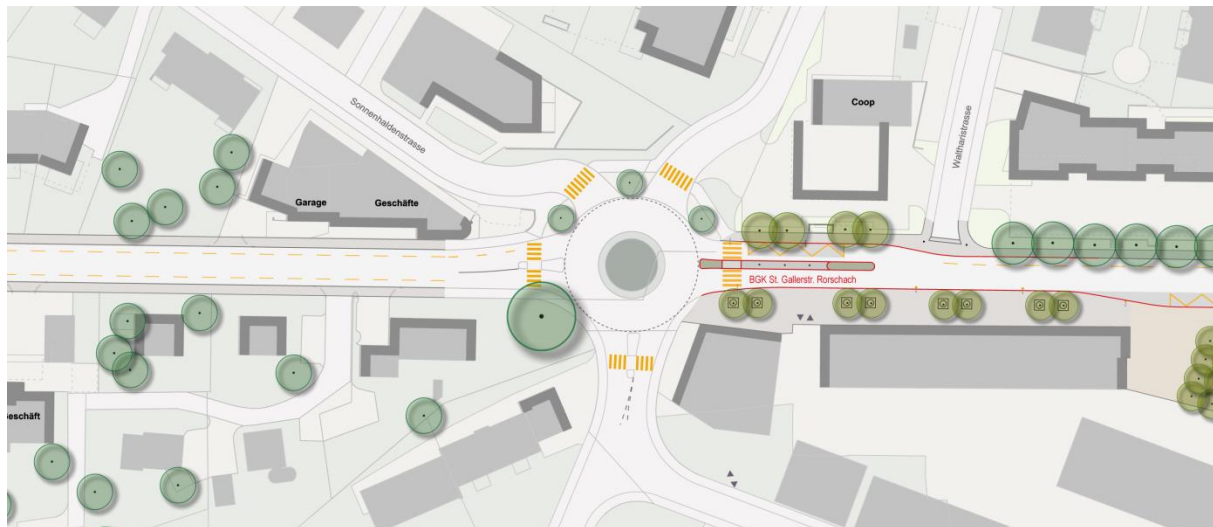


Abbildung 4-16: Kreisel mit Anschluss an BGK St.Gallerstrasse Rorschach

4.7.1 Städtebau

Mit der neuen Überbauung vom Löwengartenareal in Rorschach wird mit einem höheren Haus der politische Übergang von Goldach nach Rorschach markiert. Die nicht notwendige Veränderung der Verkehrsführung bedingt keine weiteren städtebaulichen Anpassungen.

4.7.2 Gestaltung

Die heutige Situation zeigt einen klaren Wechsel von Grünraum und Siedlungsstruktur und ist als solche gut lesbar. Allfällige Massnahmen dienen lediglich dem Erhalt dieser Qualität.

4.7.3 Verkehr

Der Abschnitt Cornetkreisel bleibt im Rahmen des BGKs St. Gallerstrasse Goldach aufgrund der Lage und der Topographie unverändert. Der Kreisel ermöglicht bereits heute aufgrund der untergeordneten Knotenarmen Gäbris-, Sonnenhalden- und Seeheimstrasse einen reibungsfreien Verkehrsfluss und dient zugleich der Verkehrsberuhigung.

Der Kreisel entspricht zwar in seiner heutigen Form nicht allen Vorgaben der aktuellen Normen, insbesondere fehlen bei der Sonnenhalden- und der Seeheimstrasse die Mittelinseln, es wurde aber kein einziger Unfall auf dem Kreisel in den letzten 3 Jahren registriert

Ein "Nachrüsten" des Kreisels zur Erreichung der Normkonformität ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar (z.B. im Rahmen eines Sanierungsprojekts).

Leistungsfähigkeit

Der Cornetkreisel erfüllt die Leistungsfähigkeit gemäss Norm SN 640 024a (2006) mit einer Gesamt-Qualitätsstufe A, sehr gut (siehe Beilage 2). Der Verkehr kann somit ohne grössere Wartezeiten und Rückstau verarbeitet werden.

4.8 Kosten

4.8.1 Kostenschätzung

Die Gesamtkosten der Bestvariante belaufen sich auf rund 13.4 Mio. CHF.- inkl. MwSt. (Kostenschätzung +/- 30%). Dabei wurden die wesentlichen Ausführungsarbeiten inkl. Unvorhergesehenes und technische Kosten (Projektierung und Planung) mitberücksichtigt (siehe detaillierte Kostenberechnung im Beilage 3). Nicht inbegriffen sind die Kosten für den Landerwerb, für eine allfällige Instandstellung der Brücke Bruggmühle und der Brücke Dorfbach, sowie die potentiellen Einnahmen durch Landverkauf.

Die Kostenpunkte Schulanlage und Kronenplatz beziehen sich jeweils auf die Gehbereiche, (Platz-)Gestaltung, Geländeanpassung und Neuorganisation der untergeordneten Strassen bzw. Zufahrten, die Kosten für die Kantonsstrasse sind im ersten Kostenpunkt enthalten.

Tabelle 1: Kostenschätzung Bestvariante (Kostenschätzung +/- 30%)

Bereich	Preis
Kantonsstrassen (St.Galler-, Bruggmühle- und Tübacherstrasse)	CHF 9'400'000
Gemeindestrassen (einmündende Strassen)	CHF 700'000
Schulanlage	CHF 1'100'000
Kronenplatz (ohne Kantonsstrassen / Kreisel)	CHF 2'300'000
Gesamtkosten (gerundet) exkl. MwSt.	CHF 13'400'000

4.8.2 Landerwerb

Um die Bestvariante realisieren zu können, ist Landerwerb in verschiedenen Abschnitten notwendig. Im gesamten Perimeter sind Flächen von rund 1'197 m² vom Kanton zu erwerben, davon können potentiell 39 m² abgetauscht werden. Rund 546 m² sind von der Gemeinde von privaten Grundeigentümern zu erwerben.

Der Grossteil der zu erwerbenden Fläche entfällt hierbei auf den Abschnitt Kronenplatz. Hier besteht aber auch die Möglichkeit, Flächen die überbaut werden können, zu verkaufen (Gesamtfläche rund 1'400 m², davon 1'000 m² vom Kanton und 400 m² von der Gemeinde).

Wie hoch der finanzielle Aufwand bzw. Gewinn ausfällt, ist schwierig vorhersehbar, da der Wert der evtl. zu veräussernden Parzellen beim Kronenplatz derzeit schwierig zu schätzen ist. Es wird vermutet, dass sich insgesamt tendenziell ein Gewinn realisieren lässt.

Neben dem Landerwerb von Privaten, wird zudem Land der Gemeinde von rund 972 m² für die neue Kantonsstrasse benötigt. In einzelnen Fällen könnte dabei die benötigte durch eine gewonnene Fläche bei derselben Parzelle abgetauscht werden.

Eine detaillierte Übersicht inkl. Auflistung zum Landerwerb ist im Anhang zu finden (siehe Plan Landerwerb / Tabelle in Beilage 3).

Tabelle 2: Benötigter Landerwerb pro Abschnitt für die Bestvariante

Abschnitt	Typ	Grundeigentümer	Käufer	Fläche m ²
Bruggmühle	Landerwerb	Privat	Kanton	81
	- davon pot. Landabtausch	Kanton	Privat	-32
	Landübertrag	Gemeinde	Kanton	127
	- davon pot. Landabtausch	Kanton	Gemeinde	-70
St.Gallerstrasse West	Landerwerb	Privat	Kanton	43
	- davon pot. Landabtausch	Kanton	Privat	-7
	Landübertrag	Gemeinde	Kanton	405
	Nutzungsrecht Weg	Privat	Gemeinde	44
Kronenplatz	Landerwerb	Privat	Kanton	1053
	Landerwerb	Privat	Gemeinde	546
	Landübertrag	Gemeinde	Kanton	440
	Pot. Landverkauf	Kanton	-	-1000
	Pot. Landverkauf	Gemeinde	-	-400
St.Gallerstrasse Ost	Landerwerb	Privat	Kanton	20
	Nutzungsrecht Weg	Privat	Gemeinde	74
Total	Landerwerb	Privat	Kanton	1158
Landerwerb	Landerwerb	Privat	Gemeinde	546

4.9 Rückmeldungen und Klärungsbedarf

Im Nachgang der Informationsveranstaltung sind Rückmeldungen aus der Bevölkerung bei der Gemeinde eingegangen. Ebenfalls sind von den kantonalen Fachstellen Stellungnahmen eingegangen. Die verschiedenen Punkte werden entweder im Rahmen einer Überarbeitung der Vorstudie eingearbeitet oder im Rahmen des Vorprojekts berücksichtigt.

	Berücks. Vorprojekt Überarb. Vorstudie	Berücksichtigung
4.9.1 Rückmeldungen aus der Bevölkerung		
Das vorgesehene Verkehrslayout beim Kronenplatz sei nicht genügend leistungsfähig	X	Im Rahmen der Überarbeitung wird die Lösung beim Kronenplatz verkehrstechnisch und städtebaulich nochmals gesamthaft überprüft. Insbesondere die Wahrnehmung der Verbindung zum See und die Langsamverkehrsführung sollen verbessert werden.
Die geplante Bebauung mit "Hochhäusern" beim Kronenplatz störe das Ortsbild. Die wichtige Verbindung zum See sei nicht wahrnehmbar.	X	
Die Bedürfnisse des Langsamverkehrs würden zu wenig berücksichtigt, insbesondere die Querungsmöglichkeiten am Kronenplatz.	X	
		Es ist zudem vor dem Vorprojekt noch eine Vertiefungsstudie vorgesehen, in der die städtebaulichen und gestalteri-

			schen Aspekte vertieft werden sollen.
Die privaten Zufahrten und untergeordneten Einmündungen würden zu wenig berücksichtigt. Insbesondere die Einfahrt vom Erlenweg in die Bruggmühlestrasse sei durch das Projekt erschwert.	X	X	Im Rahmen der Überarbeitung werden die Zufahrten und Einmündungen überprüft und ggf. angepasst. Im Vorprojekt werden die evtl. nötigen Anpassungen der privaten Vorzonen im Detail ausgearbeitet.
Der Landhauskreisel müsse ebenfalls angepasst werden, da er den Engpass auf der St. Gallerstrasse bilde.			Der Landhauskreisel liegt ausserhalb des Perimeters (in der Stadt Rorschach) und ist nicht Teil des Projekts. Der Landhauskreisel wird aber sehr wohl im Rahmen des Vorprojekts St. Gallerstrasse, Rorschach, das derzeit durch den Kanton in Erarbeitung ist, überprüft und den prognostizierten Verkehrsmengen angepasst.

4.9.2 Stellungnahme der kantonalen Fachstelle Fuss- und Veloverkehr	Vorstudie	Vorprojekt	Berücksichtigung
Die Wartebereiche bei Fussgängerstreifen sind sicher und nicht überfahrbar zu gestalten (An-/Wegfahrt Parkierung nicht über Wartebereich; z.B. Zentrumsbereich).		X	Wird im Vorprojekt berücksichtigt.
Es ist eine Berechnung zu erstellen, was für Auswirkungen eine grüne Welle mit Tempo 40 km/h für den MIV auf den Veloverkehr hat. Ein ständiges Stop / Go bei den LSA für Velofahrer ist zu vermeiden. Auf der St.Gallerstrasse soll zukünftig ein Velo-Basisnetz führen. Entsprechend hohe Priorität soll der Velofahrer auch hinsichtlich Wartezeiten, Bevorzugungen und Sicherheit geniessen.		X	Berechnungen werden im Rahmen der LSA-Koordination im Vor-/Bauprojekt berücksichtigt und darauf basierend allfällige Massnahmen abgeleitet (Interessenabwägung, Verhältnismässigkeit).
Im Zentrumsbereich sind die Zufahrten in die Kantonsstrasse geordnet anzubringen (auch aus Parkplätzen, Hauszufahrten etc.).		X	Wird im Vorprojekt berücksichtigt.
Beim Kronenplatz / Kronenkreisel ist der Schnittpunkt von zwei zukünftigen Rad-Hauptnetzen. Für schwächere Radfahrer sind im Minimum attraktive Querungsstellen anzubieten. Die Trottoirflächen sind entsprechend breit auszugestalten. Weiter dürfen diese Wartebereich nicht durch den MIV befahrbar sein.		X	Die Langsamverkehrsführung beim Kronenplatz wird im Rahmen der Überarbeitung überprüft und ggf. angepasst. Es ist zudem vor dem Vorprojekt noch eine Vertiefungsstudie vorgesehen, in

<p>Über die Schulstrasse führt zukünftig ein Velo-Hauptnetz. Die Anbindung an die Kantonsstrasse sowie die Weiterführung auf die Tübacherstrasse ist mit dem Projekt noch nicht gelöst bzw. nicht ersichtlich. Diesbezüglich sind geeignete Massnahmen in der weiteren Planung mitzudenken. Die Weiterführung des Velo-Hauptnetz ist mit der Gemeinde Goldach abzusprechen, so dass am Knoten Kronenplatz alle notwendigen Massnahmen für einen zukünftigen, attraktiven Veloverkehr getroffen werden können und die Beziehungen in der weiteren Planung berücksichtigt werden.</p>		<p>der die städtebaulichen und gestalterischen Aspekte vertieft werden sollen.</p>
<p>Auf dem Warteggweg soll ein zukünftiges Velo-Basisnetz führen. Die Querungsstelle wird auch von Schülern genutzt (Schulweg). Die Anlage ist betreffend Anmeldung auf beide Benutzergruppen anzupassen. <i>[Nachgang: Prüfen, ob Fussgängerstreifen und Radverkehrsfurt getauscht werden sollen.]</i> Der Wartebereich ist entsprechend zu organisieren und in angemessener Grösse zur Verfügung zu stellen. Weiter ist die Gemeinde darauf hinzuweisen, dass die Weiterführungen (Warteggweg) im Vorfeld oder zeitgleich verbessert werden. Insbesondere beim zukünftigen Abzweiger in Richtung Baumgartenstrasse ist zu beachten, dass die Radian und Sichtzonen eingehalten werden.</p>	<p>X</p>	<p>Anmeldung wird im Vorprojekt geprüft (Interessenabwägung, Verhältnismässigkeit). Wartebereich wird im Vorprojekt berücksichtigt. Radian und Sichtzonen werden im Detail im Vorprojekt nachgewiesen.</p>
<p>Dorfauswärts (Aachstrasse) ist das Tempo des MIV tief zu halten (Beginn Ausserortsbereich?), da in diesem Bereich eine wichtige Querungsstelle für den Radverkehr vorgesehen ist. Von St.Gallen herkommend ist der Radfahrer genügend früh (Sichtbarkeit Radfahrer, genügend Zeit in der Strassenmitte den Kreisel zu befahren) vor dem Kreisverkehr in den Mischverkehr einzuführen. Dies soll baulich und zu Beginn mit einem Radstreifen als Einfahrtshilfe in den Mischverkehr geschehen.</p>	<p>X X</p>	<p>Bestehende Geschwindigkeitssignalisation dorfauswärts ist kurz vor Aachstrasse 60 km/h. Im Rahmen der Überarbeitung wird die Geschwindigkeitssignalisation in den Plänen ergänzt. Ebenfalls werden die Radstreifen vor dem Kreisel angepasst. Die Bauliche Einfahrtshilfe wird im Vorprojekt überprüft (Brückenbereich).</p>
<p>Bei den Querungsstellen mit Radverkehrsfurt ist auf eine angemessene LSA-Anmeldung für Fuss- und Radfahrer zu achten. Weiter ist der Wartebereich möglichst grosszügig vorzusehen.</p>	<p>X</p>	<p>Anmeldung wird im Vorprojekt geprüft (Interessenabwägung, Verhältnismässigkeit). Wartebereich wird im Vorprojekt berücksichtigt</p>

<p>4.9.3 Stellungnahme der kantonalen Fachstelle Verkehrstechnik</p>	<p>Vorprojekt Vorstudie</p>	<p>Berücksichtigung</p>
<p>VRA ist mit der LSA K107 Bruggmühle, K111 Warteggweg und K108 Florastrasse, VZS mit der Zählstel-</p>	<p>X</p>	<p>Wird z.K. genommen.</p>

le VZ124_SKI1 im Projektperimeter betroffen.			
Steuerungskonzept LSA mit Ziel 40 km/h möglich, wenn Velo separat geführt werden.		X	Wird im Vorprojekt geprüft (zusammen mit den Rückmeldungen gemäss Stellungnahme Fachstelle Fuss- und Veloverkehr).

4.9.4 Stellungnahme der kantonalen Fachstelle Immissionen

Die kantonalen Fachstelle Immissionen hat im Rahmen der internen Vernehmlassung keine Bemerkungen angebracht.

4.9.5 Klärungsbedarf im Vorprojekt

Im Rahmen des Vorprojekts sind insbesondere die folgenden Punkte zu klären:

- Koordination und zeitliche Abstimmung mit Projekt Anschluss Zubringer Region Rorschach
- Vertiefungsstudie Kronenplatz: Vertiefungsstudie zur Gestaltung Kronenplatz inkl. Belagsart, Platznutzung etc.
- Strassengeometrie, insbesondere Radien (Schleppkurven, Ausnahmetransport) und Sichtzonen
- Klären der Notwendigkeit der LSA an den einzelnen Fussgängerstreifen
- LSA-Steuerung mit Grünen Welle bei Tempo 40, insbesondere Auswirkungen auf Fuss- und Veloverkehr
- Neugestaltung Schulanlage (Koordination mit Gemeinde)
- Koordination mit zwischenzeitlich geplanten Bauvorhaben
- Koordination mit Grundeigentümern:
 - Landerwerb insbesondere im Bereich Kronenplatz
 - Nutzungsrecht Wartegg- und Nelkenweg
 - Landübertrag/-abtausch Gemeinde/Kanton
 - Anpassung Parkierung Bereich Untergoldach
- Koordination mit Anrainern:
 - Anpassungen private Vorzonen im Bereich Kronenplatz
 - Anpassung bei privater Parkierung und privaten Einfahrten
- Koordination Buslinienkonzept mit Amt für öffentlichen Verkehr (ggf. Anpassung Lage Haltestellen)
- Koordination mit BGK St. Gallerstrasse, Rorschach (allenfalls gestalterische Abstimmung einzelner Elemente)
- Instandstellung der Brücken über Goldach und Dorfbach (Hochwasserschutzprojekt)
- Überprüfung der Wartebereiche bei Querungsstellen
- Überprüfung der Querungsstelle für den Radverkehr Höhe Aachstrasse (im Zusammenhang mit der Brücke über Goldach).
- Koordination mit Lärmschutzprojekt

Anhang

Beilage 1 – Pläne

- Übersichtsplan Bestvariante
- Plan Schleppkurven und Sichtweiten
- Plan Landerwerb

Beilage 2 – Leistungsfähigkeit Knoten

- Kreisel Bruggmühle
- Einmündung Schulstrasse
- Kreisel Kronenplatz
- Einmündung Rietbergstrasse
- Cornetkreisel

Beilage 3 – Kostenschätzung und Landerwerb

- Tabelle Kostenschätzung
- Tabelle Landerwerb

Beilage 4 – Protokolle

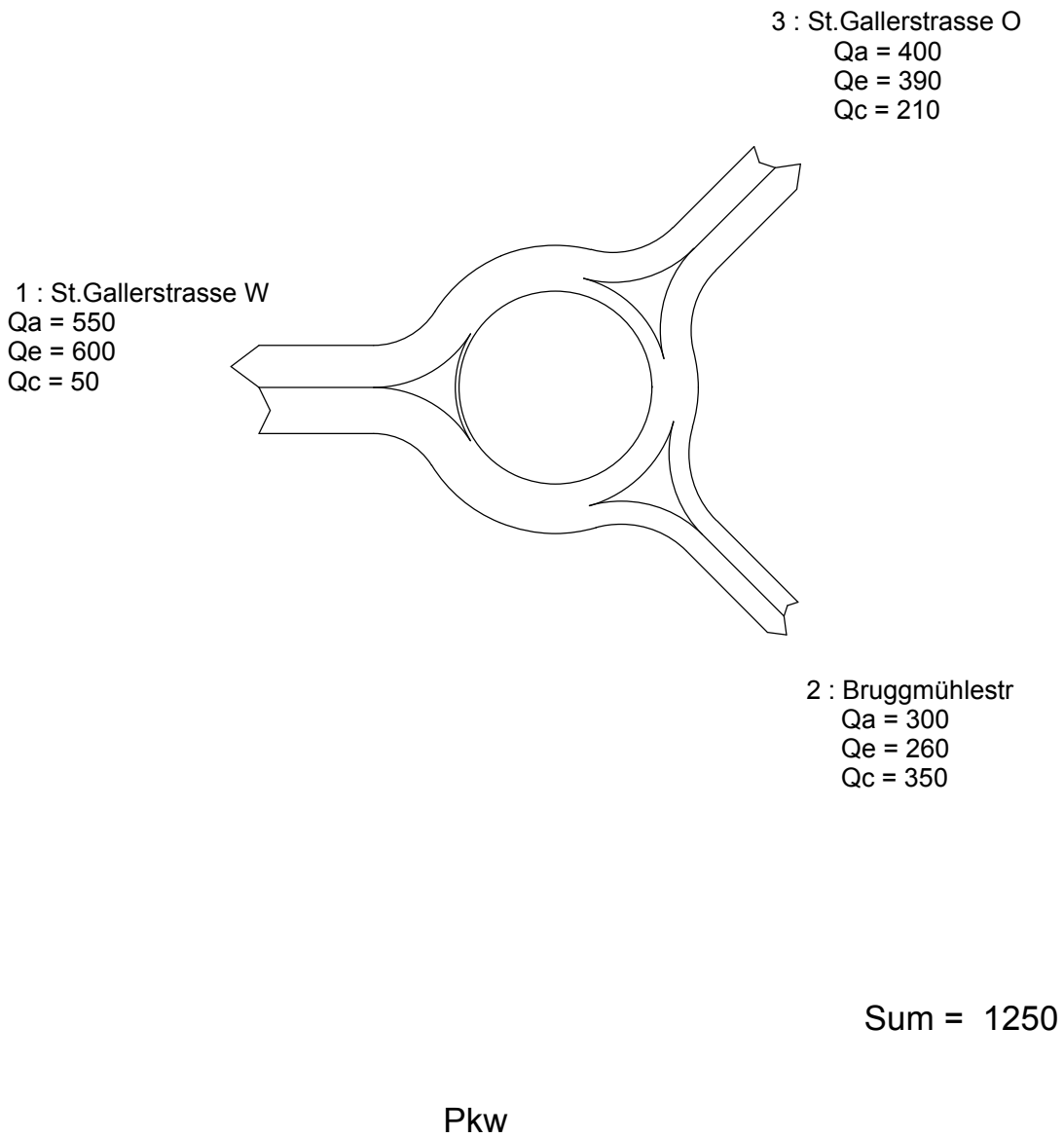
Beilage 2 – Leistungsfähigkeit Knoten

- Kreisel Bruggmühle
- Einmündung Schulstrasse
- Kreisel Kronenplatz
- Einmündung Rietbergstrasse
- Cornetkreisel

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: Kreisel_Bruggmühle_angepasst.krs
Projekt: BGK Goldach
Projekt-Nummer: 1010159
Knoten: Bruggmühle
Stunde: ASP

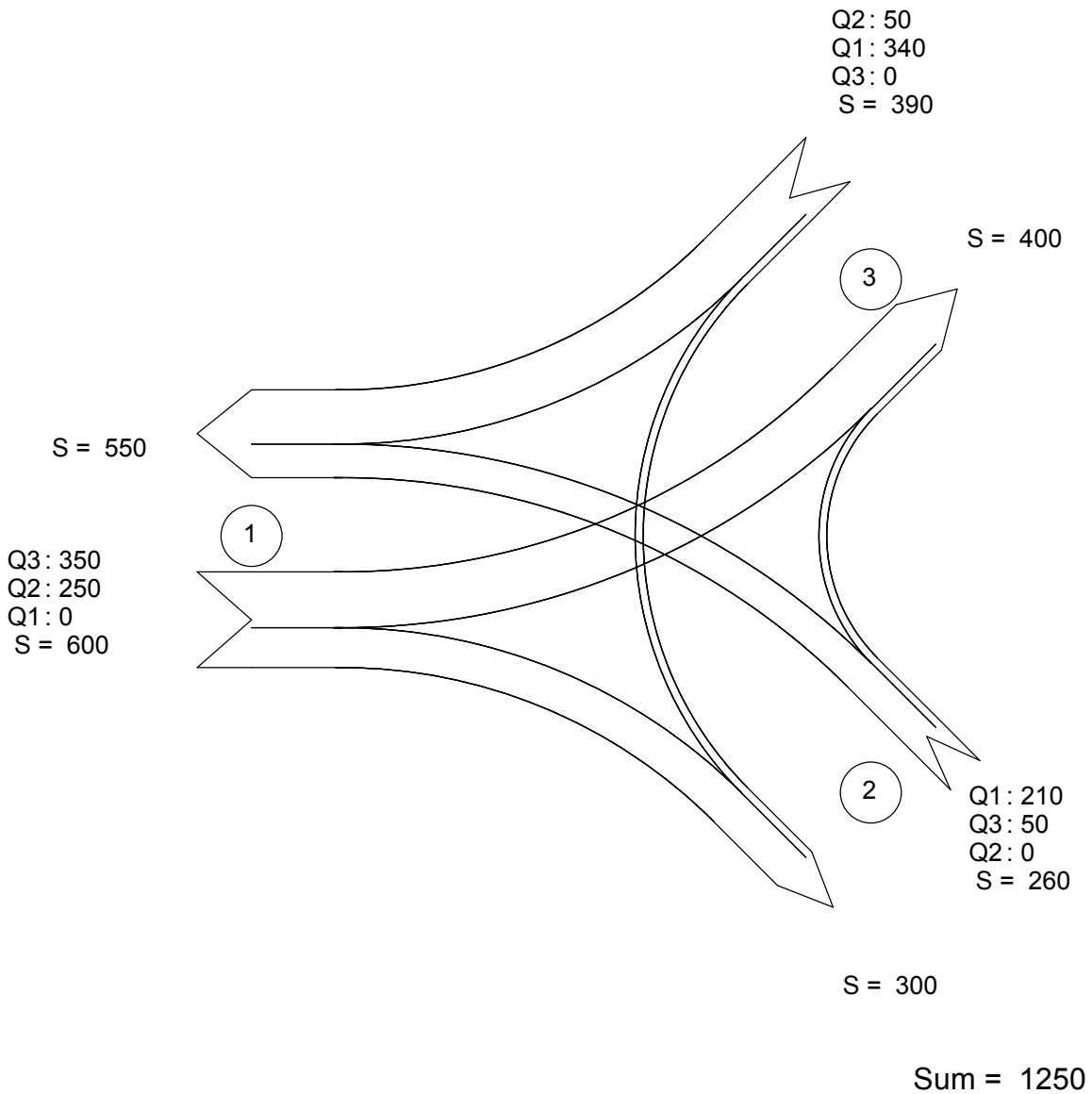
0 1000 Pkw / h
| | | | |



Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: Kreisel_Bruggmühle_angepasst.krs
 Projekt: BGK Goldach
 Projekt-Nummer: 1010159
 Knoten: Bruggmühle
 Stunde: ASP

0 600 Pkw / h



Pkw

Zufahrt 1: St.Gallerstrasse W
 Zufahrt 2: Bruggmühlestr
 Zufahrt 3: St.Gallerstrasse O

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Kreisel_Bruggmühle_angepasst.krs
 Projekt: BGK Goldach
 Projekt-Nummer: 1010159
 Knoten: Bruggmühle
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	St.Gallerstrasse W	1	1	50	600	1112	0.54	512	7.0	A
2	Bruggmühlestr	1	1	350	260	939	0.28	679	5.3	A
3	St.Gallerstrasse O	1	1	210	390	1020	0.38	630	5.7	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	St.Gallerstrasse W	1	1	50	600	1112	0.8	3	5	A
2	Bruggmühlestr	1	1	350	260	939	0.3	1	2	A
3	St.Gallerstrasse O	1	1	210	390	1020	0.4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1250 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1250 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 2.2 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6.2 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

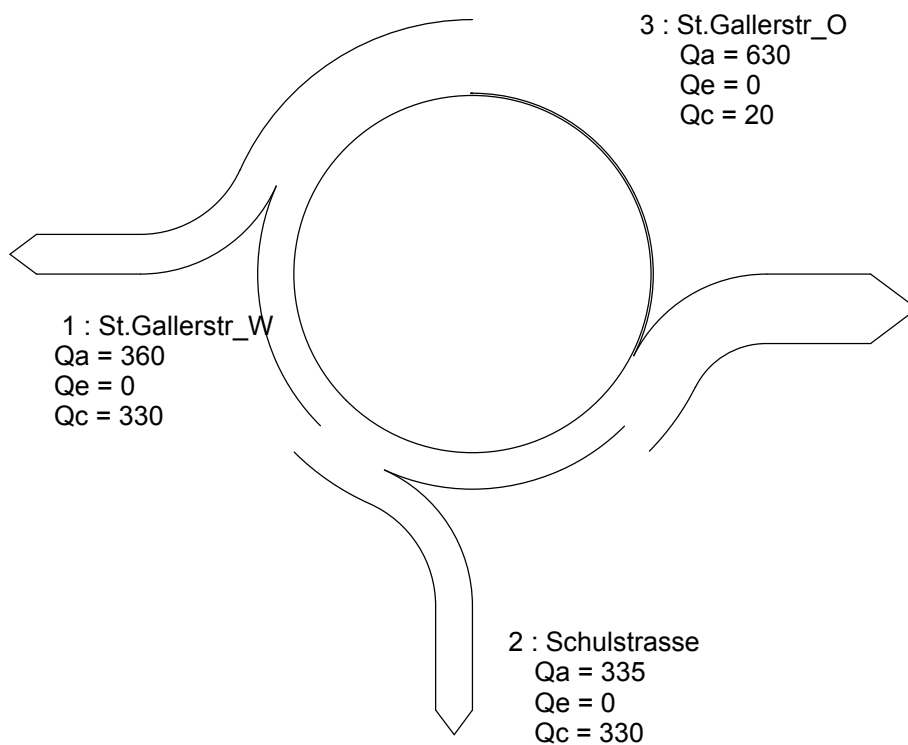
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei : Kronenplatz_ZufahrtSchulstrasse.kob
Projekt : BGK Goldach
Knoten : Kronenplatz
Stunde : ASP

0 900 Pkw-E/h



PKW-Einheiten



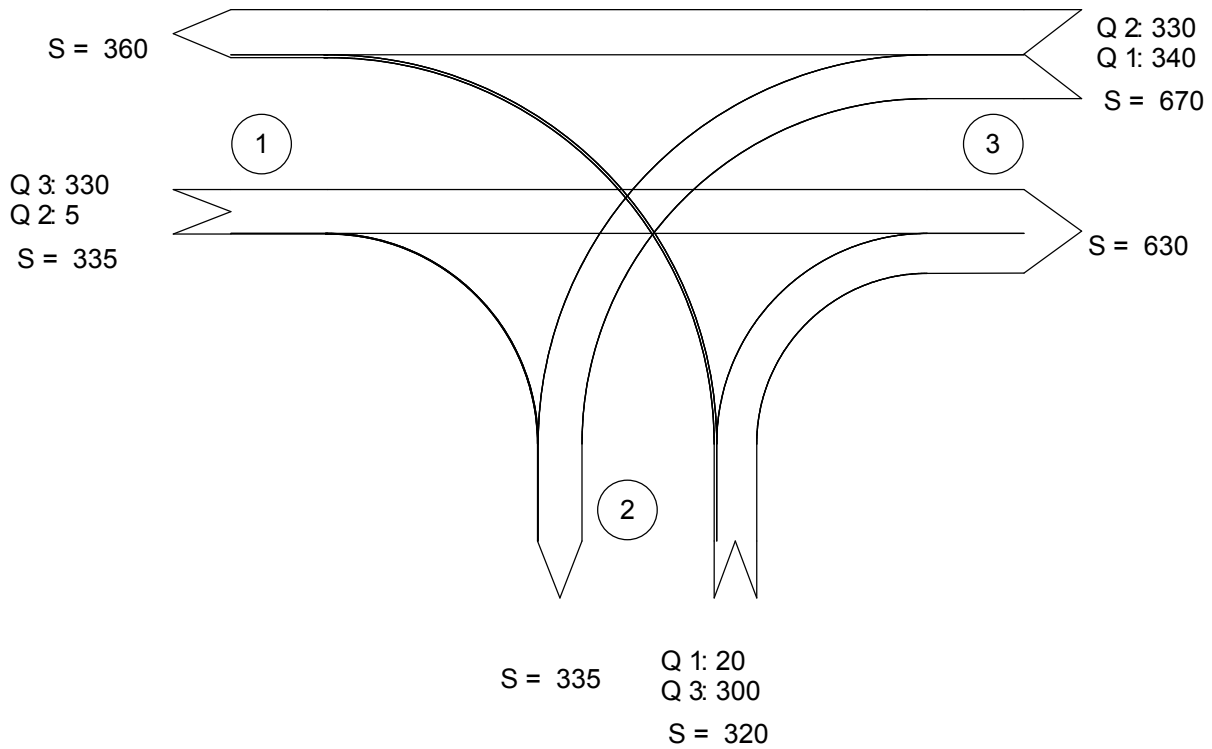
Summe =1325

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : Kronenplatz_ZufahrtSchulstrasse.kob
Projekt : BGK Goldach
Knoten : Kronenplatz
Stunde : ASP

PKW-Einheiten

0 700 Pkw-E/h



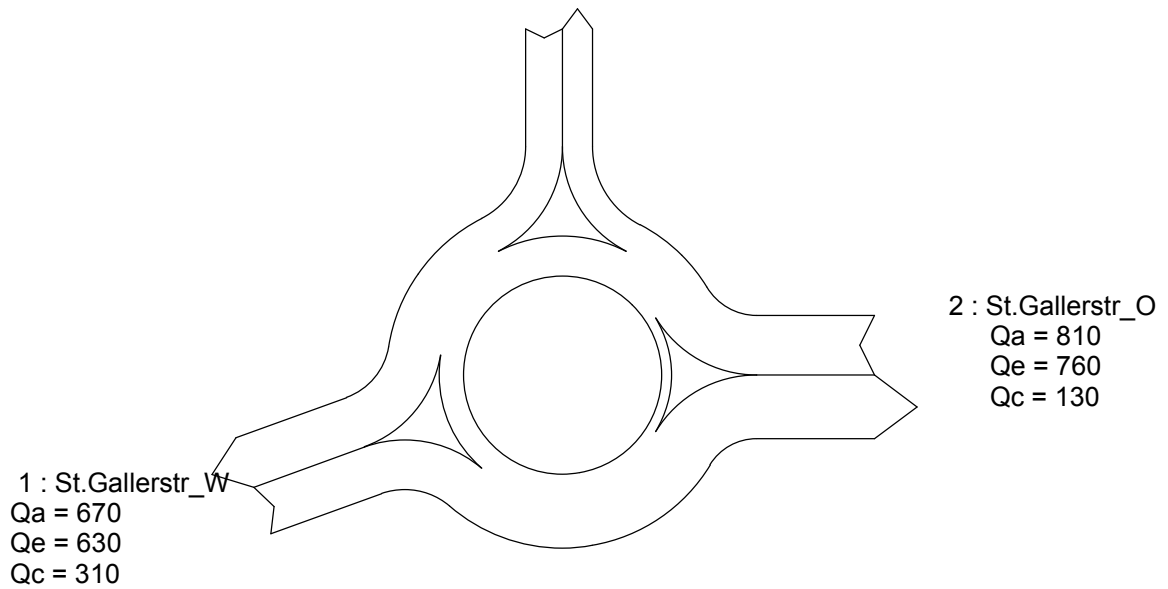
Zufahrt 1: St.Gallerstr_W
Zufahrt 2: Schulstrasse
Zufahrt 3: St.Gallerstr_O

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: Kombination_Kreisel
Projekt: BGK Goldach
Projekt-Nummer: 1040159
Knoten: Kreisel_Kronenplatz
Stunde: ASP

0 1000 Pkw / h
| | | | |

3 : Tübacherstr
Qa = 380
Qe = 470
Qc = 510



Sum = 1860

Pkw

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

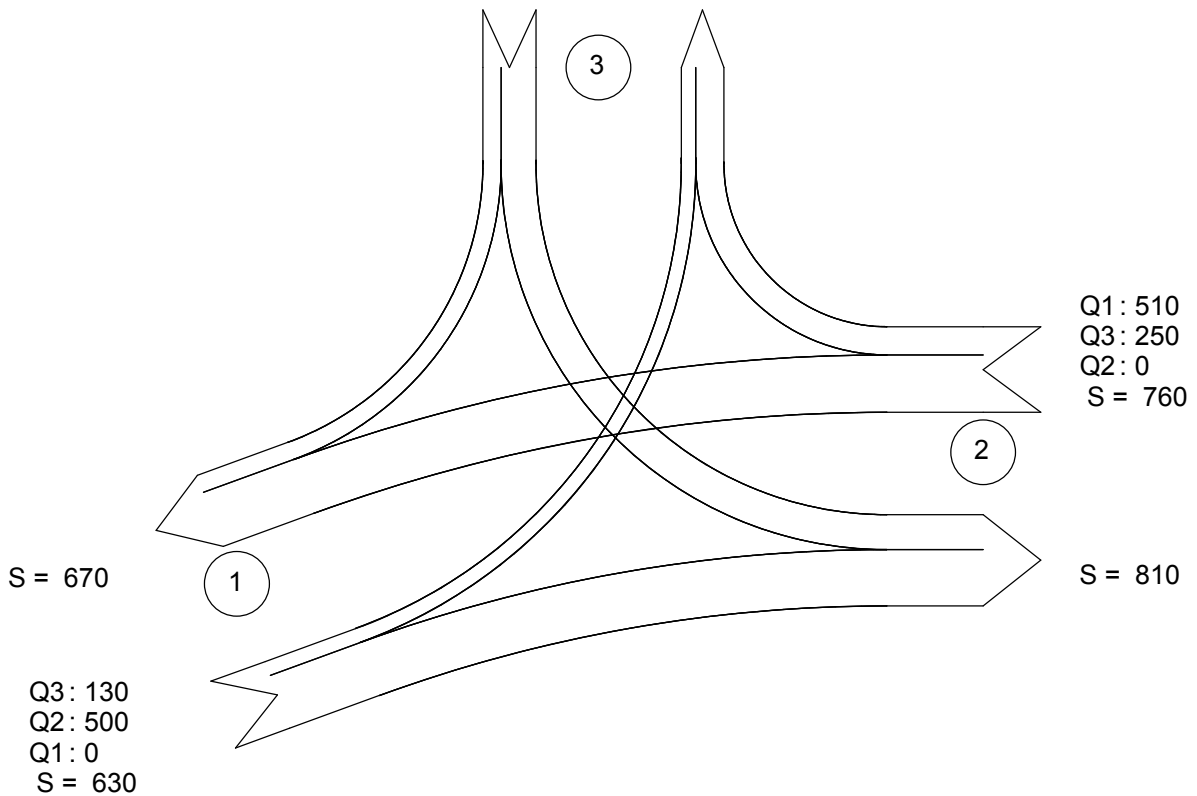
Datei: Kombination_Kreisel
 Projekt: BGK Goldach
 Projekt-Nummer: 1040159
 Knoten: Kreisel_Kronenplatz
 Stunde: ASP

0 900 Pkw / h



Q2: 310
 Q1: 160
 Q3: 0
 S = 470

S = 380



Sum = 1860

Pkw

Zufahrt 1: St.Gallerstr_W
 Zufahrt 2: St.Gallerstr_O
 Zufahrt 3: Tübacherstr

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Kombination_Kreisel
 Projekt: BGK Goldach
 Projekt-Nummer: 1040159
 Knoten: Kreisel_Kronenplatz
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	St.Gallerstr_W	1	1	310	630	962	0.65	332	10.7	B
2	St.Gallerstr_O	1	1	130	760	1066	0.71	306	11.6	B
3	Tübacherstr	1	1	510	470	846	0.56	376	9.5	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	St.Gallerstr_W	1	1	310	630	962	1.3	6	8	B
2	St.Gallerstr_O	1	1	130	760	1066	1.7	7	11	B
3	Tübacherstr	1	1	510	470	846	0.9	4	6	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1860 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1860 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 5.6 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 10.8 s pro Fz

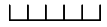
Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

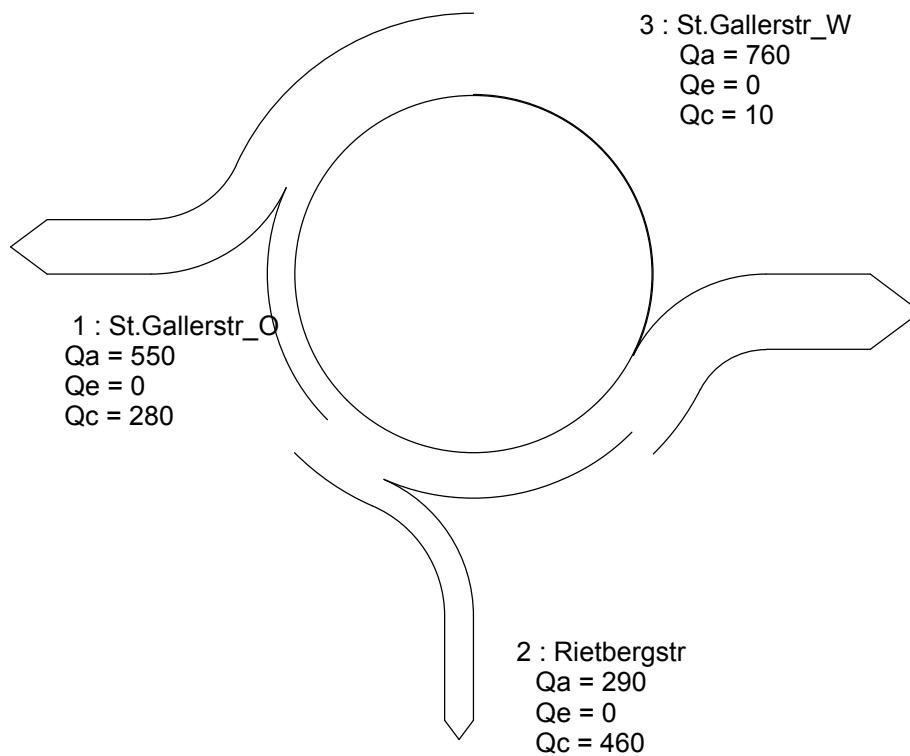
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei : MZS_Rietbergstr
Projekt : BGK Goldach
Knoten : Zufahrt_Rietbergstr
Stunde : ASP

0 1000 Pkw-E/h



PKW-Einheiten



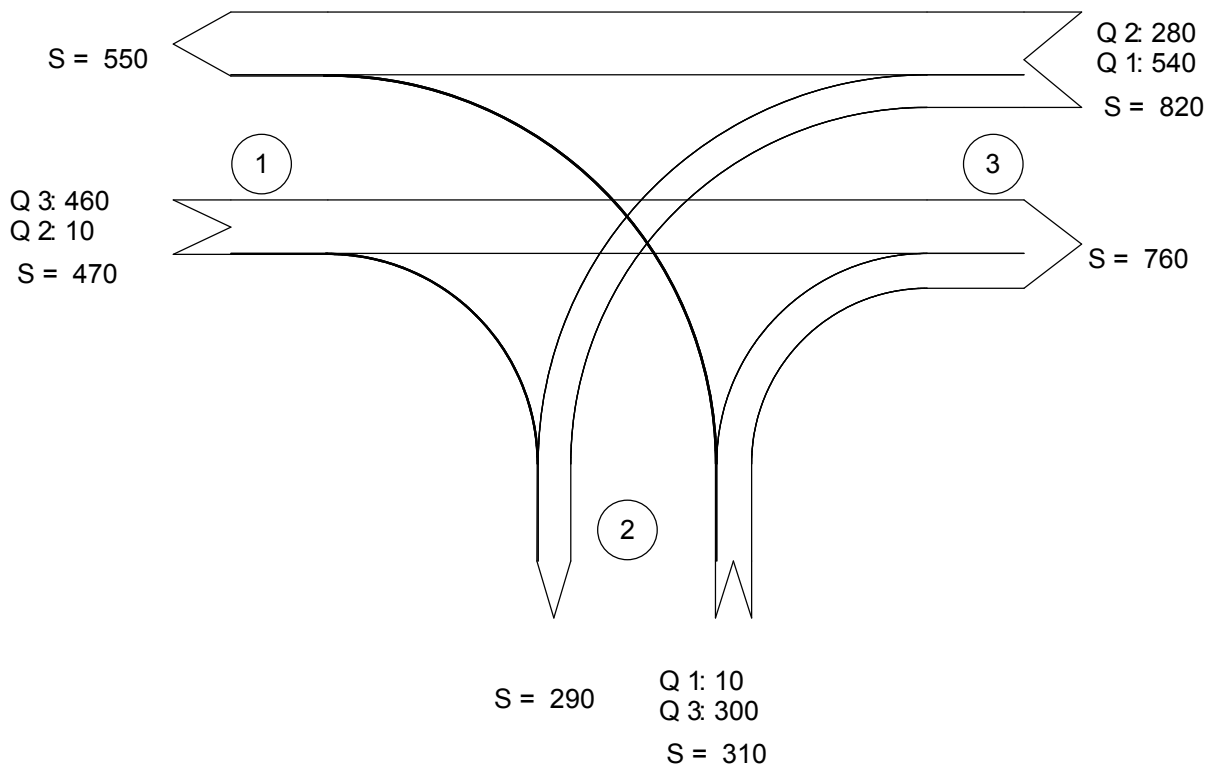
Summe =1600

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei : MZS_Rietbergstr
Projekt : BGK Goldach
Knoten : Zufahrt_Rietbergstr
Stunde : ASP

PKW-Einheiten

0 800 Pkw-E/h
| | | | |



Zufahrt 1: St.Gallerstr_O
Zufahrt 2: Rietbergstr
Zufahrt 3: St.Gallerstr_W

Schweiz VSS SN 640 022 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : MZS_Rietbergstr
 Projekt : BGK Goldach
 Knoten : Zufahrt_Rietbergstr
 Stunde : ASP



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	460										
3	10										
Mischstr.	470					1800	2 + 3	2.7	1	2	A
4	10	7.2	3.9	1285	232	157		24.4	0	0	C
6	300	6.5	3.1	465	703	703		8.9	2	3	A
Mischstr.	310					632	4+6	11.1	3	4	B
8	540										
7	280	5.8	2.5	470	885	885		5.9	1	2	A
Mischstr.	540					1800	8	2.9	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : St.Gallerstr_O
 St.Gallerstr_W
 Nebenstrasse : Rietbergstr

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

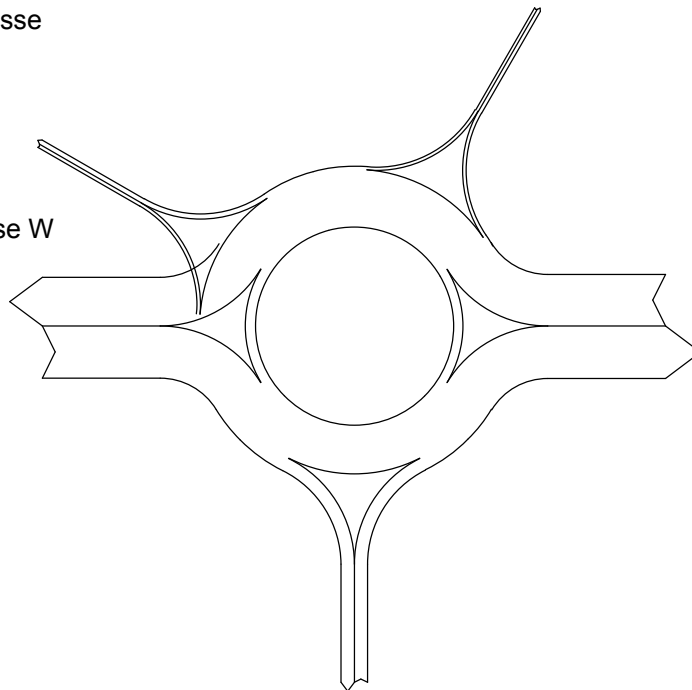
Datei: Cornetkreisel_Ist
Projekt: BGK Goldach
Projekt-Nummer: 1040159
Knoten: Cornetkreisel
Stunde: ASP

0 1000 Pkw / h
| | | | |

4 : Seeheimstrasse
Qa = 47
Qe = 41
Qc = 730

5 : Sonnenhaldenstrasse
Qa = 63
Qe = 45
Qc = 708

1 : St.Gallerstrasse W
Qa = 621
Qe = 662
Qc = 132



3 : St.Gallerstrasse O
Qa = 665
Qe = 657
Qc = 120

2 : Gäbrisstrasse
Qa = 173
Qe = 164
Qc = 621

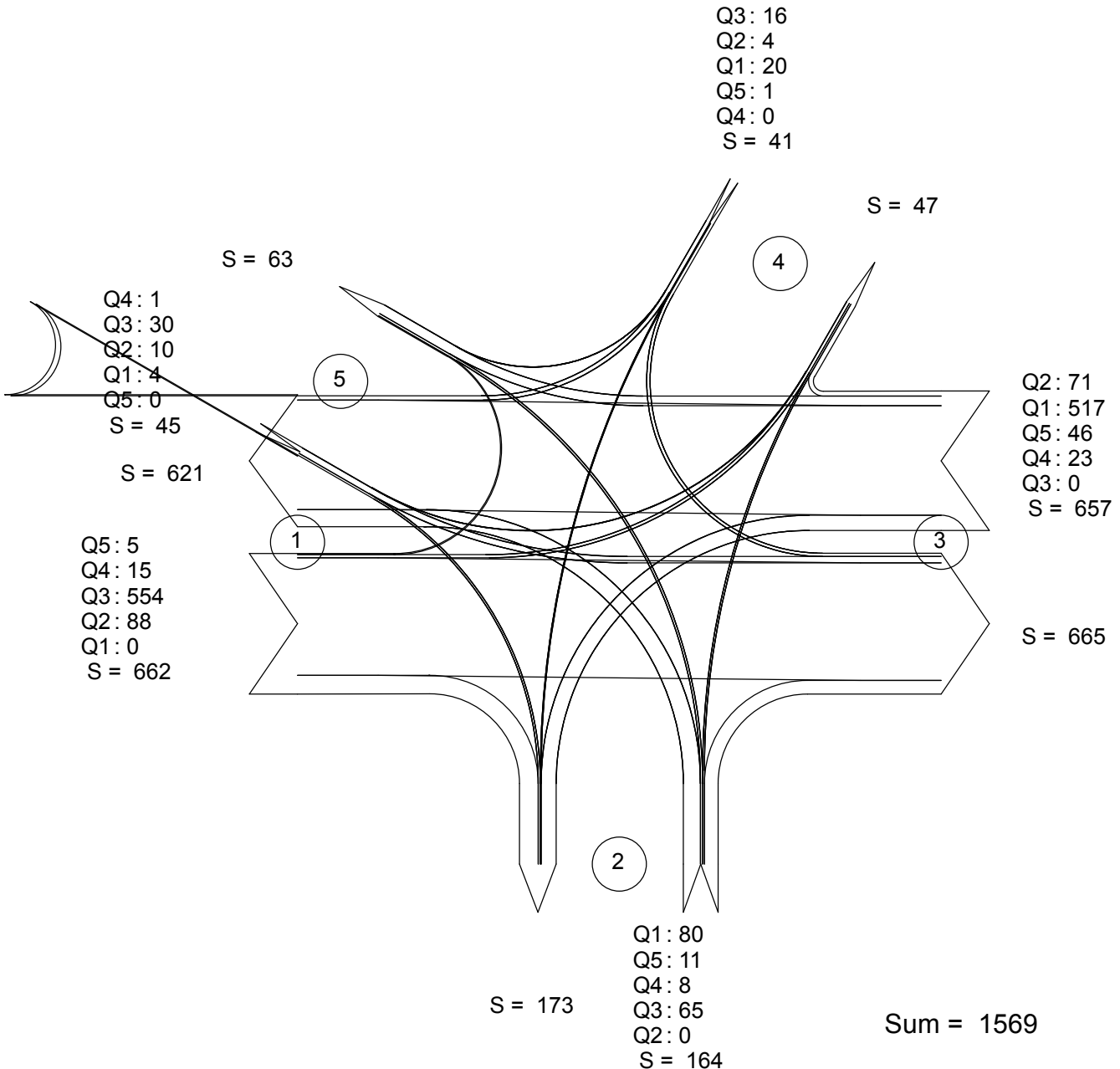
Sum = 1569

Pkw

Verkehrsfluss - Diagramm als Kreuzung

Datei: Cornetkreisel_Ist
 Projekt: BGK Goldach
 Projekt-Nummer: 1040159
 Knoten: Cornetkreisel
 Stunde: ASP

0 400 Pkw / h



Pkw

- Zufahrt 1: St.Gallerstrasse W
- Zufahrt 2: Gäbrisstrasse
- Zufahrt 3: St.Gallerstrasse O
- Zufahrt 4: Seeheimstrasse
- Zufahrt 5: Sonnenhaldenstrasse

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Cornetkreisel_Ist
 Projekt: BGK Goldach
 Projekt-Nummer: 1040159
 Knoten: Cornetkreisel
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	St.Gallerstrasse W	1	1	132	662	1065	0.62	403	8.9	A
2	Gäbrisstrasse	1	1	621	164	782	0.21	618	5.8	A
3	St.Gallerstrasse O	1	1	120	657	1072	0.61	415	8.6	A
4	Seeheimstrasse	1	1	730	41	719	0.06	678	5.3	A
5	Sonnenhaldenstrasse	1	1	708	45	732	0.06	687	5.2	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	St.Gallerstrasse W	1	1	132	662	1065	1.1	5	7	A
2	Gäbrisstrasse	1	1	621	164	782	0.2	1	1	A
3	St.Gallerstrasse O	1	1	120	657	1072	1.1	5	7	A
4	Seeheimstrasse	1	1	730	41	719	0.0	0	0	A
5	Sonnenhaldenstrasse	1	1	708	45	732	0.0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
 Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1569 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1569 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 3.6 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 8.2 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit $F-kh = 0.8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Beilage 3 – Kostenschätzung Bestvariante

Kantonsstrassen (St. Galler-, Bruggmühle- und Tübacherstr.)	Kostensätze	Menge	Preis
Positionen			
Fahrbahn (Komplettersatz) inkl. Randsteine ¹	400 CHF/m ²	7000 m ²	CHF 2'800'000
Fahrbahn (Teilersatz) inkl. Randsteine ¹	260 CHF/m ²	7000 m ²	CHF 1'820'000
Mehrzweckstreifen und Inseln (überfahrbar, baulich ausgebildet)	450 CHF/m ²	800 m ²	CHF 360'000
Rad-/Gehweg, befahrbare Vorzonen ¹	200 CHF/m ²	1500 m ²	CHF 300'000
Spezialrandsteine Untergoldach	250 CHF/m	250 m	CHF 62'500
Erdarbeiten	35 CHF/m ³	1000 m ³	CHF 35'000
Kreisel	300'000 CHF/St.	2 St.	CHF 600'000
LSA ²	100'000 CHF/St.	5 St.	CHF 500'000
Neusetzung Bäume	2'500 CHF/St.	28 St.	CHF 70'000
Rodung Bäume	500 CHF/St.	6 St.	CHF 3'000
Beleuchtung (Kandelaber inkl. Rohrblock)	17'000 CHF/St.	43 St.	CHF 722'500
Buswartehallen	12'000 CHF/St.	8 St.	CHF 96'000
Bushaltestelle (Randsteine etc.)	15'000 CHF/St.	8 St.	CHF 120'000
Technische Kosten (Projektierung und Planung)		15%	CHF 1'123'350
Unvorhergesehenes		10%	CHF 748'900
Gesamtkosten Kantonsstrassen (gerundet)			CHF 9'400'000
Gemeindestrassen (einemündende Strasse)	Kostensätze	Menge	Preis
Positionen			
Fahrbahn inkl. Randsteine ¹	350 CHF/m ²	800 m ²	CHF 280'000
Rad-/Gehweg, befahrbare private Flächen ¹	200 CHF/m ²	400 m ²	CHF 80'000
Neusetzung Bäume	2'500 CHF/St.	12 St.	CHF 30'000
Rodung Bäume	500 CHF/St.	4 St.	CHF 2'000
Beleuchtung (Kandelaber inkl. Rohrblock)	17'000 CHF/St.	10 St.	CHF 170'000
Technische Kosten (Projektierung und Planung)		15%	CHF 84'300
Unvorhergesehenes		10%	CHF 56'200
Gesamtkosten Gemeindestrassen (gerundet)			CHF 700'000
Schulanlage	Kostensätze	Menge	Preis
Positionen			
Rad-/Gehweg, befahrbare Flächen ¹	200 CHF/m ²	3000 m ²	CHF 600'000
Stützmauer / Treppe	120 CHF/m	500 m	CHF 60'000
Erdarbeiten	35 CHF/m ³	900 m ³	CHF 31'500
Neusetzung Bäume	2'500 CHF/St.	28 St.	CHF 70'000
Rodung Bäume	500 CHF/St.	10 St.	CHF 5'000
Beleuchtung (nur Gehweg)	6'000 CHF/St.	10 St.	CHF 60'000
Veloparkierung (ungedeckt)	400 CHF/St.	50 St.	CHF 20'000
Möblierung			CHF 20'000
Ballfang			CHF 8'000
Technische Kosten (Projektierung und Planung)		15%	CHF 131'175
Unvorhergesehenes		10%	CHF 87'450
Gesamtkosten Schulanlage (gerundet)			CHF 1'100'000
Kronenplatz	Kostensätze	Menge	Preis
Positionen			
Belag (Rad-/Gehweg, teilweise befahrbare Flächen)	200 CHF/m ²	6200 m ²	CHF 1'240'000
Chaussierung	150 CHF/m ²	500 m ²	CHF 75'000
Erdarbeiten	35 CHF/m ³	1500 m ³	CHF 52'500
Neusetzung Bäume mit Baumrost	10'000 CHF/St.	23 St.	CHF 230'000
Rodung Bäume	500 CHF/St.	6 St.	CHF 3'000
Beleuchtung (nur Platz)	6'000 CHF/St.	10 St.	CHF 60'000
Möblierung			CHF 80'000
Studienauftrag			CHF 100'000
Technische Kosten (Projektierung und Planung)		15%	CHF 261'075
Unvorhergesehenes		10%	CHF 174'050
Gesamtkosten Kronenplatz (gerundet)			CHF 2'300'000
Gesamtkosten Bestvariante (gerundet)			CHF 13'400'000

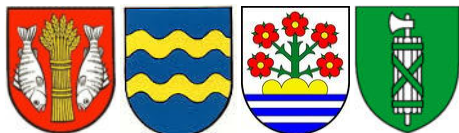
¹ inkl. Baustelleneinrichtung, Abbrüche, Bauarbeiten für Werkleitungen, Erdarbeiten, Foundationsschichten, Randsteine-/abschlüsse, Belagsarbeiten, Entwässerung, Leitungen, Signale, Markierungen, Verkehrsdienst, Geotechnik, Laborkosten, Div. Regiearbeiten

² einfache LSA (nur FG-Streifen), inkl. Schächte, Elektrik etc.

Landerwerb (vgl. Plan Landerwerb)

Nr.	Typ	Parzelle	Grundeigentümer	Adresse	Käufer	Fläche m2
1	Landerwerb	11	Bruggmühle Goldach AG	St. Gallerstr. 117, 9403 Goldach	Kt. St.Gallen	16
2	Landerwerb	785	Walter Peterhans AG	Bruggmühlestrasse 24, 9403 Goldach	Kt. St.Gallen	65
	- davon pot. Landabtausch		Kanton St.Gallen	Lämmlibrunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen	Privat	-32
3	Landerwerb	1328	Berval Immobilien AG	Bernstrasse 102, 3072 Ostermündingen	Kt. St.Gallen	19
4	Landerwerb	1508	Fundamenta Real Estate AG	Poststrasse 4a, 6300 Zug	Kt. St.Gallen	17
5	Landerwerb	1391	Axa Anlagestiftung	General-Guisan-Strasse 40, 8400 Winterthur	Kt. St.Gallen	7
	- davon pot. Landabtausch		Kanton St.Gallen	Lämmlibrunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen	Privat	-7
6	Landerwerb	81	City-Garage AG, St.Gallen	Zürcher Strasse 162, 9014 St.Gallen	Kt. St.Gallen	63
7	Landerwerb	1121	City-Garage AG, St.Gallen	Zürcher Strasse 162, 9014 St.Gallen	Kt. St.Gallen	830
		1180	City-Garage AG, St.Gallen	Zürcher Strasse 162, 9014 St.Gallen	Kt. St.Gallen	
8	Landerwerb	69	Zurimo "B" Immobilien AG	Bahnhofstr. 45, 8001 Zürich	Kt. St.Gallen	43
			Raphael Corazza	Tscharnerstr. 13, 3052 Zollikofen		
9	Landerwerb	668	Thomas Corazza-Lehmann	Sonnhaldestr. 50, 6052 Hergiswil NW	Kt. St.Gallen	92
			Guido Corazza-Schregenberger	Goethestr. 84, 9008 St.Gallen		
			Riccarda Geller-Corazza	Steingrubenweg 182, 4125 Riehen		
10	Landerwerb	111	Daniela Huber	St. Gallerstr 64, 9403 Goldach	Kt. St.Gallen	25
			Johann Huber	St. Gallerstr 64, 9403 Goldach		
11	Landerwerb	708	Ibraim Sinani-Jahji	St. Gallerstr. 48, 9403 Goldach	Kt. St.Gallen	20
12	Landerwerb	81	City-Garage AG, St. Gallen	Zürcher Strasse 162, 9014 St.Gallen	Gmd. Goldach	509
13	Landerwerb	111	Daniela Huber	St. Gallerstr 64, 9403 Goldach	Gmd. Goldach	37
			Johann Huber	St. Gallerstr 64, 9403 Goldach		
14	Landübertrag	17	Politische Gemeinde Goldach	Hauptstr. 2, 9403 Goldach	Kt. St.Gallen	127
	- davon pot. Landabtausch		Kanton St.Gallen	Lämmlibrunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen	Gmd. Goldach	-70
15	Landübertrag	19	Politische Gemeinde Goldach	Hauptstr. 2, 9403 Goldach	Kt. St.Gallen	405
		46	Politische Gemeinde Goldach	Hauptstr. 2, 9403 Goldach		
		1263	Politische Gemeinde Goldach	Hauptstr. 2, 9403 Goldach		
16	Landübertrag	84	Politische Gemeinde Goldach	Hauptstr. 2, 9403 Goldach	Kt. St.Gallen	361
17	Landübertrag	715	Politische Gemeinde Goldach	Hauptstr. 2, 9403 Goldach	Kt. St.Gallen	26
18	Landübertrag	73	Politische Gemeinde Goldach	Hauptstr. 2, 9403 Goldach	Kt. St.Gallen	53
		1556	Politische Gemeinde Goldach	Hauptstr. 2, 9403 Goldach		
19	Nutzungsrecht	39	Irene Kellenberger-Bohnenblust	Seestr. 29, 9403 Goldach	Gmd. Goldach	44
		40	Maria Pia Hug, Erbgemeinschaft	Obere Felsenstrasse 15, 9000 St.Gallen		
20	Nutzungsrecht	603	Japako Plan AG	Schuppisstrasse 7, 9016 St.Gallen	Gmd. Goldach	74
21	Pot. Landverkauf	84	Politische Gemeinde Goldach	Hauptstr. 2, 9403 Goldach	-	-400
22	Pot. Landverkauf	18	Kanton St.Gallen	Lämmlibrunnenstrasse 54, 9001 St.Gallen	-	-1000

Beilage 4 – Protokolle



Autobahnanschluss plus Region Rorschach

Vorprojektphase - Besprechung Projektleitung Nr. 9

Teil 1: BGK St. Gallerstrasse / Goldach, Projektsitzung

Teil 2, Koordinationssitzung, fällt aus

Datum: Freitag, 30. November 2018
 Zeit: 13.00 bis 15.30 Uhr
 Ort: St. Gallen, Tiefbauamt, Sitzungszimmer 014

Teilnehmende:

- Stefan Hug, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, Mobilität und Planung, PL
- Gerschwiler Ralph, Goldach, Gemeindeingenieur
- Schaufelberger Walter, B+S
- Gloor Raphael, Zschokke + Gloor Landschaftsarchitekten
- Mosimann Lukas, CM&P
- Kieliger Thomas, BHU (Protokoll)

Verteiler:

- Teilnehmende
- Bundi Sascha, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, Mobilität und Planung, Leiter
- Thürlemann Bruno, AREG Kt. St. Gallen, Ortsplanung, Leiter
- Maag Rolf, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, PL Autobahnanschluss
- Cardigliano Valerio, Rorschacherberg, Leiter Tiefbau
- Fäh Markus, Rorschach, Bau und Stadtentwicklung, Leiter
- Schauwecker Matthias, B+S
- Müller Bernhard, CM&P
- Hacker Christian, E,T & H

Teil 1: BGK St. Gallerstrasse

1. Protokoll der letzten Projektsitzung vom 15. November 2018

Thema	Verantw.	Termin
Genehmigt		

2. Rückblick auf den Workshop vom 27. November 2018

Thema	Verantw.	Termin
<p>Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Workshop:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einigkeit unter den Workshopteilnehmenden betreffend die Potentiale der Umgestaltung des Kronenplatzes; • Haltung der KAPO (Erhalt der verkehrlichen Leistungsfähigkeit) steht im Widerspruch zu den Zielsetzungen des Masterplans «Autobahnanschluss plus» (Erhöhung Durchfahrtswiderstand auf Einfallsachsen, damit der Verkehr auf den Autobahnanschluss bzw. die neue Kantonsstrasse zum See gelenkt wird); → das «Dilemma» ist kantonsintern vor dem 2. Workshop zu bereinigen; • Die Aussagen der Fachplaner waren inhaltlich nicht koordiniert. Vor allem den «Statements» des Landschaftsplaners wurde von verschiedenen Workshopteilnehmenden widersprochen; → Vorbereitung und Koordination der Inhalte der Fachplaner sind vor dem 2. Workshop abzusprechen; • Die Bestvariante ist in Szenarien zu entwickeln; • Die etappierte Umsetzung des BGK ist darzustellen. 	Planerteam	
<p>Eckpunkte des Lösungsansatzes / Skizzierung der „Bestvariante“</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundvariante bildet die Kernfahrbahn mit markierten Velostreifen; Abmessungen: 1.50m – 5m – 1.50m (Begegnungsfall Velo-PW-LW-Velo). Bei fehlender Breite im Minium 1.50 – 5.50m. Der bestehende Strassenraum darf nicht verbreitert werden (kein Landerwerb von Privatparzellen, 		

<p>Ausnahme Kronenplatz), Parzellen im Eigentum der öffentlichen Hand können insb. für Gestaltungselemente miteinbezogen werden.</p>	<p>Info</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Standorte der Bushaltestellen sind zu überprüfen bzw. entsprechende Verbesserungen vorzuschlagen. 	<p>Info</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt 1: Kronenplatz <ul style="list-style-type: none"> ○ Die Lösungsansätze gemäss Workshop sind zu vertiefen; ○ Die Verkehrsführung ist zu klären; ○ Betreffend Städtebau/Freiraum sind folgende Szenarien darzustellen: kurzfristig – mittelfristig – langfristig (unüberbauter Platz, Bebauung nur nordseitig, Bebauung nord- und südseitig); mögliche Lösungsansätze zeigen. Die ans BGK anschliessen Konkretisierung und Umsetzung ist Aufgabe der Ortsplanung. ○ Gute Verbindung zum See sicherstellen ○ Der Direktbetroffene «City Garage» wird von Ralph Gerschwiler über die geplanten Anpassungen informiert; ○ Anordnung eines zentralen Bushofs bzw. von Bushaltestellen vor dem Coop mit Überholmöglichkeit für MIV prüfen. 	<p>Info</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt 2, Untergoldach: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fahrbahnquerschnitt 6.0m ○ Die Parkplätze sind zu erhalten; ○ Die Ausgestaltung der Beleuchtung ist zu prüfen: Strasse / FG-Streifen / flächig, Plätze ○ Der Randstein wird (bleibt) abgesenkt; bei Bedarf vertikaler Versatz der Fahrbahn mit flacher Anrampung ○ Die längenmässige Ausdehnung des Abschnitts ist zu überprüfen; ○ Der Bach ist spürbar zu machen; 	<p>Info</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt 3: St. Gallerstrasse Ost <ul style="list-style-type: none"> ○ Velostreifen nur bergwärts 	<p>Info</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt 4: Cornetkreisel: <ul style="list-style-type: none"> ○ Keine grösseren Anpassungen ○ Übergang zu Projekt Rorschach prüfen 	<p>Info</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt 5: St. Gallerstrasse West <ul style="list-style-type: none"> ○ Verzahnung mit Schulanlage prüfen (Fussweg über Schulhausparzelle anstelle des Trottoirs, Höhenverhältnisse berücksichtigen, Jugendzentrum integrieren / besserer Schutz zur Strasse) ○ Knoten mit Trottoirüberfahrt und Mehrzweckstreifen ○ Rosenackerstrasse: Fussgängerübergang mit Mittelinsel 	<p>Info</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt 6: Bruggmühle <ul style="list-style-type: none"> ○ Torsituation mit Veloweiche für Varianten Kreisel oder LSA ○ Städtebaulicher Beitrag Ortseingang ○ Führung des Velos ist zu prüfen ○ Zusammenspiel mit Verkehrsmanagement Waldeck-Kreisel 	<p>Info</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtung: <ul style="list-style-type: none"> ○ In Anlehnung an Beleuchtungskonzept der Gemeinde Goldach ○ Flächenbeleuchtung bei ausgewählten Abschnitten Plätzen/Knoten (von Fassade zu Fassade) ○ In Strassenzügen: unterschiedliche Beleuchtung/Höhen für Strassenverkehr (hoch) und Fussverkehr (tief) ○ Im BGK nur konzeptionelle Bearbeitung, keine Details wie Standorte und Abspannungen 	<p>Info</p>	

3. Weiteres Vorgehen, Termine

Thema	Verantw.	Termin
Die nächste PL-Sitzung mit der Projektsitzung BGK St. Gallerstrasse finden wie folgt statt: <ul style="list-style-type: none"> • Donnerstag, 17. Januar 2019: Teil 1: 13 Uhr – 15.30 Uhr: BGK St. Gallerstrasse Teil 2: 15.30 Uhr – 17 Uhr: PL-Sitzung Projektsteuerungssitzung vom 4. Februar 2019, 09.30 Uhr; Themen: <ul style="list-style-type: none"> • Führung Schwerverkehr • Neue Kantonsstrasse zum See: Stand Projektierung, Zeitplan bis Volksabstimmung • BGK's Goldach, Rorschach und Rorschacherberg: Stand, Zeitplan 	PL	17.01.19

Für das Protokoll:



Thomas Kieliger

Wilten b. Wollerau, 9. Januar 2019

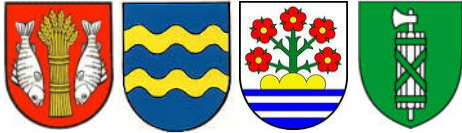
Beilage:

- -

Pendenzenliste

Stand: 30.11.2018

Nr.	Thema	Grundlage	Verantwortlich	Termin
20	Zustellung Folien für Workshop BGK St. Gallerstrasse	PL8/15.11.18	Planerteam	21.11.18
21	Projekt 1a, Vorprojekt → Koordination mit BGK St. Gallerstrasse notwendig; Abgleich im Frühling 2019	PL8/15.11.18	TBA, RO, GO	März 19
22	Versand MM	PL8/15.11.18	Hacker	27.11.18
23				



Autobahnanschluss plus Region Rorschach

Vorprojektphase - Besprechung Projektleitung Nr. 10

Teil 1: BGK St. Gallerstrasse/ Goldach, Projektsitzung

Teil 2: Koordinationssitzung

Datum: Donnerstag, 17. Januar 2019

Zeit: 13.00 bis 15.30 Uhr (Teil 1)

15.30 bis 17.00 Uhr (Teil 2)

Ort: St. Gallen, Tiefbauamt, Sitzungszimmer 014

Teilnehmende:

- Stefan Hug, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, Mobilität und Planung, PL (Teil 1 und 2)
- André Bucher, BG, Stellvertreter Stefan Hug (Teil 1 und 2)
- Gerschwiler Ralph, Goldach, Gemeindeingenieur (Teil 1 und 2)
- Maag Rolf, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, PL Autobahnanschluss (Teil 2)
- Fäh Markus, Rorschach, Bau und Stadtentwicklung, Leiter (Teil 2)
- Schaufelberger Walter, B+S (Teil 1)
- Schauwecker Matthias, B+S (Teil 1)
- Gloor Raphael, Zschokke + Gloor Landschaftsarchitekten (Teil 1)
- Mosimann Lukas, CM&P (Teil 1)
- Hacker Christian, E,T & H (Kommunikation, Teil 2)
- Kieliger Thomas, BHU (Teil 1 und 2, Protokoll)

Verteiler:

- Teilnehmende
- Bundi Sascha, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, Mobilität und Planung, Leiter
- Thürlemann Bruno, AREG Kt. St. Gallen, Ortsplanung, Leiter
- Cardigliano Valerio, Rorschacherberg, Leiter Tiefbau (Teil 2)
- Müller Bernhard, CM&P (Teil 1)

Teil 1: BGK St. Gallerstrasse

1. Protokoll der Besprechung vom 30. November 2018

Thema	Verantw.	Termin
Genehmigt		

2. Vertiefung der Lösungsansätze

Thema	Verantw.	Termin
<u>ÖV- Haltestellenkonzept:</u> Folgende Varianten wurden untersucht: <ul style="list-style-type: none"> • Variante 0: IST-Zustand • Variante 1: Vereinfachung • Variante 2: Konzentration • Variante 3: Gleicher Abstand Empfehlung: <ul style="list-style-type: none"> • Variante 1 weiterverfolgen; entspricht der aktuellen ÖV-Planung von Gemeinde und Kanton; • Option: Notwendigkeit Haltestelle Rosenacker? Evt. Zusammenlegung mit Haltestelle TZM; 	Info B+S B+S	
<u>Lage Haltestelle Kronenplatz:</u> Folgende Varianten wurden untersucht: <ul style="list-style-type: none"> • Variante 1: Haltestelle 240/253 auf Platz • Variante 2: Haltestelle 253 auf Platz, 240 auf St. Gallerstrasse • Variante 3: Haltestellen 253 und 240 über Eck • Variante 4: Haltestelle 253 und 240 an St. Gallerstrasse 	Info	

<p>Empfehlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variante 2 (240 und 253 über Eck) weiterverfolgen • Führung MIV wie Busführung • Bereich vor Coop bleibt verkehrsfrei <p>Leistungsfähigkeit Fussgängerstreifen: LSA bei Schulanlage (FG-Übergang Wartegg; FG-Übergang Florastrasse, FG-Übergang TZM):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Simulation; • Darstellung der beiden Lösungen für jeden Übergang; • Übergang Florastrasse vereinfachen; • Argumentation: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bestandesgarantie ○ Verkehrssicherheit verbessern ○ Ziel: tiefe Geschwindigkeiten bei Übergängen <p>Vertiefung Lösungsansätze</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eingangstor Walzmühle; • Kreisel Bruggmühlestrasse vs. LSA mit «Adresse» (Eckgebäude bei heutiger Tankstelle); • Fahrbahnhofstestelle TZM; • Bereich Schulanlage: Kernfahrbahn; Pappelreihe südlich Fahrbahn, Gehweg abgetrennt mit Grünstreifen von Fahrbahn; Verschiebung Parkplätze; Wartegg-Weg als Veloweg berücksichtigen; • Kreuzung Rosenackerstrasse • Kronenplatz: Verschiebung Kreisel westwärts → gibt mehr Platz für Gebäude auf Kronenplatz; abgesetztes Gebäude gegenüber Coop; verkehrsfrei zwischen den beiden Gebäuden; Verbindung zum See: Vergrößerung des Platzes auf Ostseite; Einführung Rietbergstrasse in St. Gallerstrasse senkrecht ausgeführt; Überbauungsvorschläge Nord und Süd; Zwischenzustände Kronenplatz; Einlenker Schulstrasse: Lage prüfen; • Untergoldach: Breite 6m mit Randstein abgeschrägt; Platz als eine Gesamfläche ausgeführt (Hauptvariante); • St. Gallerstrasse Ost: Baumgruppe Süd; • Florastrasse: Abtrennung Gehweg mit Baumgruppe/Grünstreifen; • Baumgruppe entlang Stelzenreben; • Strassenbreite mit Berücksichtigung des Pfadschlittens: 3.80m, Bsp. Wattwil; • Seitliche Farbstreifen bei Mehrzweckstreifen: «Gerschwiler Streifen»; • Bushalte: Ausführung in Beton; • Beleuchtungskonzept: Konzept Schulstrasse wird übernommen; Flächenbeleuchtung (bei Übergängen und Plätzen) vs. Strassenbeleuchtung, Fassaden-Beleuchtung bei «wichtigen» Gebäuden; <p>Abstimmung kantonsintern, Termin vom 31. Januar 2019</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapo, Werner Lendenmann: Termin mit Hr. Lendenmann findet am 31.1.19 statt • AöV, Markus Schait: ist am 31.1.19 in den Ferien; M. Schauwecker nimmt direkten Kontakt auf 	<p>B+S</p> <p>Info</p> <p>Info</p> <p>Hug, B+S</p> <p>B+S</p>	<p>31.1.19</p> <p>Feb 19</p>
--	---	------------------------------

3. Vorbereitung Workshop 2 vom 19. Februar 2019

Thema	Verantw.	Termin
<p>Der Workshop soll wieder gleich ablaufen wie der Workshop 1. Das BGK soll wieder in den gleichen Abschnitten präsentiert werden.</p>	<p>Info</p>	
<p>An der nächsten BGK-Sitzung vom 14. Februar 2019 liegt ein erster Entwurf der Präsentation vor.</p>	<p>Planerteam</p>	<p>14.2.19</p>

4. Führung Schwerverkehr

Thema	Verantw.	Termin
Grundlage: siehe Handout <ul style="list-style-type: none"> • Erhebung Ziel- und Quellverkehrs des Schwerverkehrs (Produktion und Verkauf, Grundlage: Verkehrszählung); • Führung Schwerverkehr heute: Führung Ziel- / Quellverkehr bzw. Durchgangsverkehr; • Umlagerung der Verkehrsströme infolge Autobahnanschluss plus ohne Massnahmen → inkl. «Gefahrenstellen»; • Zielbild mit Massnahmenvorschlägen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Begleitmassnahmen gemäss Masterplan; ○ Sperrung Rietbergstrasse; ○ Neue Erschliessungstrasse = Thannackerstrasse; Erschliessung der Industrieareale via Tübach; ○ BGK St. Gallerstrasse; ○ Verhinderung Durchgangsverkehr auf Kantonsstrasse entlang See. • Vorgehenskonzept, Zweistufigkeit: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bauliche Massnahmen; ○ Signalisation LKW-Fahrverbot. • Ergänzung mit Signalisation (Fahrverbot für Schwerverkehr) auf übergeordneten Strassenabschnitten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rechtlicher Rahmen: LKW-Fahrverbot auf Kantonsstrassen und Gemeindestrasse 1. Klasse nicht möglich; ○ Vorgehen: Klärung mit Kapo. 	B+S	31.1.19
	B+S	31.1.19

5. Nächste Sitzung BGK

Thema	Verantw.	Termin
<ul style="list-style-type: none"> • Am 31. Januar 2019 findet eine bilaterale Besprechung mit Werner Lendenmann statt (Teilnehmende: Stefan Hug, B+S, Thomas Kieliger). Die eigentliche BGK-Sitzung fällt aus. • 14. Februar 2019, 13 Uhr; Schwerpunktthema: Vorbereitung Workshop 2 	Hug, B+S, Kieliger	31.1.19 14.2.19

Teil 2: PL-Sitzung**6. Aktuelle Infos der Bauherren**

Thema	Verantw.	Termin
<u>ASTRA:</u> <ul style="list-style-type: none"> • - <u>TBA SG:</u> <ul style="list-style-type: none"> • - <u>Goldach:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Unterführung Mühlegut und Bushof: ausführungsfähig; Baustart: 3. Juni 2019 <u>Rorschach:</u> <ul style="list-style-type: none"> • - <u>Rorschacherberg:</u> <ul style="list-style-type: none"> • - 	Info	

7. Koordinations- und Schnittstellenplan

Thema	Verantw.	Termin
Die aktuelle Fassung des Schnittstellen- und Koordinationsplans wurde an der letzten Besprechung vom 30. November 2018 bereinigt.		

Weiteres Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> • Einzuarbeiten sind das ASTRA-Projekt „GP Anschluss Witen bis Unterführung Florastrasse“. Rolf Maag stellt Thomas Kieliger das GP zu. • B+S arbeitet das GP bis zur nächsten Sitzung in den Schnittstellen- und Koordinationsplan ein; • Die Sitzungsteilnehmenden erhalten an der nächsten Sitzung eine Papierversion plus pdf. 	B+S, Kieliger	14.2.19
	B+S, Kieliger	14.2.19

8. Anhörung Art. 35 / Kostenanteil Rorschacherberg

Thema	Verantw.	Termin
Thomas Kieliger stellt eine mögliche Berechnung des Kostenanteils von Rorschacherberg vor. Der Kostenanteil wird auf CHF 1,9 Mio. veranschlagt, der an der Bürgerversammlung beantragt werden soll.		
Das Thema ist an der nächsten Projektsteuerungssitzung zu traktandieren.	Kieliger	4.2.19

9. Projektsteuerungssitzung vom 4. Februar 2019

Thema	Verantw.	Termin
Vorbereitung der Projektsteuerungssitzung vom 4. Februar 2019, 09.30 Uhr, der Sitzungsort ist mit Dominik Gemperli zu klären.	PL	
Die Themen: <ul style="list-style-type: none"> • Führung Schwerverkehr • Berechnungsgrundlage für Kostenanteil Rorschacherberg • Neue Kantonsstrasse zum See: Stand Projektierung, Zeitplan bis Volksabstimmung; • Städtebaulichen Leitlinien: geplante Optimierungen in den Querschnitten bzw. in den Knotengestaltungen; Grundsatzentscheid der Projektsteuerung; • BGK's Goldach, Rorschach und Rorschacherberg: Stand, Zeitplan; • Grundsätze und Vorgehen betr. Kommunikation bis zur Urnenabstimmung im November 2019; • Aufwandübersicht Koordination und Kommunikation; • Termine der Projektsteuerung bis Ende 2019 in Abstimmung mit Projekt «Kantons zum See». 	PL	4.2.19

10. Kommunikation

Thema	Verantw.	Termin
Folgende Themen sind an der Projektsteuerungssitzung zu besprechen: <ul style="list-style-type: none"> • Kommunikationsfahrplan bis Urnenabstimmung November 2019; • Projektbezogene Information mit den Direktbetroffenen; • Bürgerversammlung von Rorschacherberg am 2. April 2019; • Start Kommunikationsmassnahmen «Autobahnanschluss plus» für Urnenabstimmungen vom 24. November 2019 nach Sommerferien für Rorschach und Goldach: 	Hacker	4.2.19

11. Weiteres Vorgehen, Termine

Thema	Verantw.	Termin
Die nächste PL-Sitzung mit der Projektsitzung BGK St. Gallerstrasse finden wie folgt statt: <ul style="list-style-type: none"> • Donnerstag, 14. Februar 2019: Teil 1: 13 Uhr – 15.30 Uhr: BGK St. Gallerstrasse Teil 2: 15.30 Uhr – 17 Uhr: PL-Sitzung 	PL	14.2.19

--	--	--

Für das Protokoll:



Thomas Kieliger

Wilten b. Wollerau, 21. Januar 2019

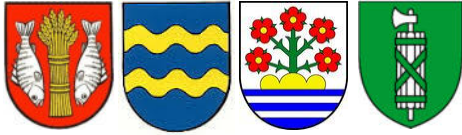
Beilage:

- Präsentation B+S

Pendenzliste

Stand: 17.1.2019

Nr.	Thema	Grundlage	Verantwort.	Termin
20	Zustellung Folien für Workshop BGK St. Gallerstrasse	PL8/15.11.18	Planerteam	21.11.18
21	Projekt 1a, Vorprojekt → Koordination mit BGK St. Gallerstrasse notwendig; Abgleich im Frühling 2019	PL8/15.11.18	TBA, RO, GO	März 19
22	Versand MM	PL8/15.11.18	Hacker	27.11.18
23	Vorbereitung Workshop 2, BGK St. Gallerstrasse: <ul style="list-style-type: none"> • Bila Werner Lendenmann, Kapo: 31.1.19 • Bila Markus Schait, AöV: Direktkontakt M. Schauwecker 	PL 10/17.1.19	TBA, B+S B+S	31.1.19 Feb 19
24	Vorbereitung Workshop 2, BGK St. Gallerstrasse: Präsentation im Entwurf	PL 10/17.1.19	Planerteam BGK	14.2.19
25	Überarbeitung Präsentation „Führung Schwerverkehr“	PL 10/17.1.19	B+S	31.1.19
26	Schnittstellen- und Koordinationsplan: Einarbeitung GP ASTRA	PL 10/17.1.19	B+S	14.2.19
27	Vorbereitung Projektsteuerungssitzung vom 4.2.19	PL 10/17.1.19	PL	4.2.19



Autobahnanschluss plus Region Rorschach

Vorprojektphase - Besprechung Projektleitung Nr. 11

Teil 1: BGK St. Gallerstrasse/ Goldach, Projektsitzung

Teil 2: Koordinationssitzung

Datum: Donnerstag, 14. Februar 2019

Zeit: 13.00 bis 15.30 Uhr (Teil 1)

15.30 bis 17.00 Uhr (Teil 2)

Ort: St. Gallen, Tiefbauamt, Sitzungszimmer 042

Teilnehmende:

- Stefan Hug, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, Mobilität und Planung, PL (Teil 1 und 2)
- André Bucher, BG, Stellvertreter Stefan Hug (Teil 1 und 2)
- Gerschwiler Ralph, Goldach, Gemeindeingenieur (Teil 1 und 2)
- Maag Rolf, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, PL Autobahnanschluss (Teil 2)
- Fäh Markus, Rorschach, Bau und Stadtentwicklung, Leiter (Teil 2)
- Cardigliano Valerio, Rorschacherberg, Leiter Tiefbau (Teil 2)
- Schauwecker Matthias, B+S (Teil 1)
- Gloor Raphael, Zschokke + Gloor Landschaftsarchitekten (Teil 1)
- Mosimann Lukas, CM&P (Teil 1)
- Kieliger Thomas, BHU (Teil 1 und 2, Protokoll)

Verteiler:

- Teilnehmende
- Bundi Sascha, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, Mobilität und Planung, Leiter
- Thürlemann Bruno, AREG Kt. St. Gallen, Ortsplanung, Leiter
- Schaufelberger Walter, B+S (Teil 1)
- Hacker Christian, E,T & H (Kommunikation, Teil 2)
- Müller Bernhard, CM&P (Teil 1)

Teil 1: BGK St. Gallerstrasse

1. Protokoll der Besprechung vom 17. Januar 2019

Thema	Verantw.	Termin
Genehmigt		

2. Bereinigung der beiden Lösungsansätze

Thema	Verantw.	Termin
<p>Aktuell liegen zwei Lösungen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lösungsansatz 1 des Projektteams; • Lösung 2 mit (konsequenter) Umsetzung der kantonalen Normvorgaben: <ul style="list-style-type: none"> ○ Durchgehender Radstreifen beidseitig; ○ Mittelinseln baulich befestigt; ○ Reduktion der Anzahl der Bushaltestellen; neu nur 3 statt 4. <p>Im Workshop 2 sollen beide Lösungsansätze vorgestellt und diskutiert werden.</p> <p>Bemerkungen zu den einzelnen Abschnitten:</p> <p><u>Oberstufenschulhaus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekt «Schulanlage verkehrsfrei» ist als Option darzustellen → Realisierung einer Tiefgarage unter Sportplatz; • Parkplatz weiterhin hinter Mehrzweckhalle unter Berücksichtigung der Fusswegbeziehung entlang der St. Gallerstrasse. <p><u>Kronenplatz:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle nach/vor Kreisel Richtung Rorschach; • Einmündung Sägestrasse muss offen bleiben; 	<p>Info</p> <p>Info</p> <p>Planer</p> <p>Planer</p>	

<u>Untergoldach:</u> <ul style="list-style-type: none"> Kein Abbau von Parkplätzen; FG-Streifen mittig anordnen beim Lösungsansatz 1. 	Planer	
<u>City-Garage:</u> <ul style="list-style-type: none"> Ralph Gerschwiler hat sich den Verantwortlichen der City-Garage ausgetauscht; Garage soll bestehen bleiben. Es ist zu prüfen, ob die Garage in eine zukünftige Bebauung integriert werden kann. 	Planer	

3. Vorbereitung Workshop 2 vom 19. Februar 2019

Thema	Verantw.	Termin
Der Workshop 2 wird wie folgt strukturiert: 1. Begrüssung, Tagesziel, Spielregeln → Th. Kieliger (Dauer: 5') 2. Rückblick auf den Workshop 1 → Th. Kieliger (Dauer: 5') 3. Vorstellung der beiden Lösungsansätze (Präsentation) <ul style="list-style-type: none"> Übersicht Städtebau → L. Mosimann (Dauer: 5 -10') Übersicht Freiraum → R. Gloor (Dauer: 5 -10') Verkehr: Vorstellung Lösungsansätze 1 und 2 pro Abschnitt → M. Schauwecker (Dauer: 10 - 15') 4. Feedback der Teilnehmenden und Diskussion 5. Festlegung des favorisierten Lösungskonzepts 6. Weiteres Vorgehen, Workshop 3 vom 29. April 2019	Info	
Matthias Schauwecker nimmt die beiden Lösungsansätze als Planausdrucke mit.	Schauwecker	
Die Präsentation wird als Handout am Schluss des Workshops abgegeben.	PL	
Das Projektteam trifft sich um 18.30 Uhr im TZM.	Info	

4. Nächste Sitzung BGK

Thema	Verantw.	Termin
Die nächste BGK-Sitzung findet am 28. Februar 2019, 13 Uhr statt. Schwerpunktthema: Auswertung Workshop 2	PL	28.2.19

Teil 2: PL-Sitzung

5. Protokoll der Besprechung vom 17. Januar 2019

Thema	Verantw.	Termin
Rolf Maag wünscht folgende Präzisierungen zum letzten Protokoll: Kap. 8: Mehrkosten gehen zu Lasten der Standortgemeinden und werden durch den Kanton im Rahmen der Anhörung nach Art. 35 festgelegt.	PL	

6. Nachbearbeitung der Projektsteuerungssitzung vom 4. Februar 2019

Thema	Verantw.	Termin
<u>Führung Schwerverkehr</u> Das Thema wird auf zwei Schienen weiterentwickelt: <ul style="list-style-type: none"> Logistik lokal: <ul style="list-style-type: none"> Kontaktaufnahme mit lokalen Logistikern (Nestlé, Permapack, Coop, Migros, etc.) Zeitraum: März 2019 Teilnehmende: TBA SG (M+P, SK); Gemeindevertreter 	TBA SG	15.3.19

<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung Konzeptpapier mit B+S: <ul style="list-style-type: none"> ○ Klärung der gesetzlichen Grundlagen (Durchgangsstrassenverordnung, Strassengesetz; Signalisationsverordnung); ○ Darstellung der Verkehrsströme des Schwerverkehrs in der Region in Zukunft (Anzahl und Fahrtrichtung); ○ Ziel: keine LKW's auf Gemeindestrassen; Leiten des Schwerverkehrs auf das übergeordnete Netz ○ Organisation einer Besprechung mit TBA SG (M+P, SK), KAPO, Region, B+S. 	PL	22.2.19
<p><u>Berechnungsgrundlage für Kostenanteil Rorschacherberg:</u> Keine Bemerkungen</p>	Info	
<p><u>Neue Kantonsstrasse zum See: Landerwerb; städtebauliche Leitlinien:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Landerwerb: Landhauskreisel und Helios bei Silvio Manser in Arbeit • Anpassung infolge städtebaulichen Leitlinien: die nächste Besprechung mit dem Projektingenieur findet am Freitag, 1. März 2019, 13.30 Uhr, statt. Thomas Kieliger nimmt auch teil. 	TBA SG	
	TBA SG	1.3.19
<p><u>Koordinations- und Schnittstellenplan</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Neue Version mit Angaben zu Autobahnanschluss liegt vor und wird den Sitzungsteilnehmenden auch als pdf zugestellt; • Die Aktualisierung des Plans erfolgt quartalsweise: Die nächste Aktualisierung erfolgt per Mitte 2019. 	PL	15.2.19
	PL	30.6.19
<p><u>Kommunikation bzw. Information der Direktbetroffenen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Organisation durch Thomas Kieliger; • Zeitraum: Juni 2019; • Es finden zwei getrennte Veranstaltung in Goldach und Rorschach statt; • Das TBA SG nimmt auch teil (Rolf Maag, Silvio Manser). 	PL	28.2.19

7. Aktuelle Infos der Bauherren

Thema	Verantw.	Termin
<p><u>ASTRA:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Das ASTRA verlang Anpassungen am GP (Bearbeitung durch TBA SG). Rolf Maag befürchtet dadurch Terminverschiebungen mit der Konsequenz, dass der Terminplan mit dem Start des PGV im April 2023 gefährdet sein könnte; • Aus Sicht der PL-Teams sollte ein verbindlicher Realisierungsfahrplan zwischen allen Beteiligten angestrebt werden (Traktandum für die nächste Projektsteuerungssitzung). 	TBA SG	Info
<p><u>TBA SG:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	PL	3.4.2019
<p><u>Goldach:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • - 		
<p><u>Rorschach:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • - 		
<p><u>Rorschacherberg:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • - 		

8. Weiteres Vorgehen, Termine

Thema	Verantw.	Termin
Besprechung «Führung Schwerverkehr» im März 2019; Organisation durch Thomas Kieliger	PL	Feb 19

Die nächste «ordentliche» PL-Sitzung mit der Projektsitzung BGK St. Gallerstrasse finden wie folgt statt: <ul style="list-style-type: none"> Donnerstag, 11. April 2019: Teil 1: 13 Uhr – 15.30 Uhr: BGK St. Gallerstrasse Teil 2: 15.30 Uhr – 17 Uhr: PL-Sitzung 	PL	11.4.19
--	----	---------

Für das Protokoll:



Thomas Kieliger

Wilten b. Wollerau, 15. Februar 2019

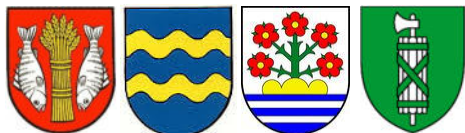
Beilage:

- Koordinations- und Schnittstellenplan, Version vom 7.2.19, als pdf

Pendenzliste

Stand: 14.2.2019

Nr.	Thema	Grundlage	Verantwort.	Termin
21	Projekt 1a, Vorprojekt → Koordination mit BGK St. Gallerstrasse notwendig; Abgleich im Frühling 2019	PL8/15.11.18	TBA, RO, GO	März 19
23	Vorbereitung Workshop 2, BGK St. Gallerstrasse: <ul style="list-style-type: none"> Bila Werner Lendenmann, Kapo: 31.1.19 Bila Markus Schait, AöV: Direktkontakt M. Schauwecker 	PL 10/17.1.19	TBA, B+S B+S	31.1.19 Feb 19
24	Vorbereitung Workshop 2, BGK St. Gallerstrasse: Präsentation im Entwurf	PL 10/17.1.19	Planerteam BGK	14.2.19
25	Überarbeitung Präsentation „Führung Schwerverkehr“	PL 10/17.1.19	B+S	31.1.19
26	Schnittstellen- und Koordinationsplan: Einarbeitung GP ASTRA	PL 10/17.1.19	B+S	14.2.19
27	Vorbereitung Projektsteuerungssitzung vom 4.2.19	PL 10/17.1.19	PL	4.2.19
28	Information Direktbetroffene: Organisation für Juni 2019	PL 11/14.2.19	PL	28.2.19
29	Führung Schwerverkehr: Organisation Besprechung	PL 11/14.2.19	PL	22.2.19
30	Festlegung verbindlicher Realisierungsfahrplan durch Projektsteuerung	PL 11/14.2.19	PL	3.4.19



Autobahnanschluss plus Region Rorschach

Vorprojektphase - Besprechung Projektleitung Nr. 12 BGK St. Gallerstrasse/Goldach, Projektsitzung

Datum: Donnerstag, 28. Februar 2019

Zeit: 13.00 bis 15.00 Uhr

Ort: Goldach, Sitzungszimmer TZM

Teilnehmende:

- Gerschwiler Ralph, Goldach, Gemeindeingenieur
- Schauwecker Matthias, B+S
- Gloor Raphael, Zschokke + Gloor Landschaftsarchitekten
- Mosimann Lukas, CM&P
- Kieliger Thomas, BHU

Verteiler:

- Teilnehmende
- Bundi Sascha, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, Mobilität und Planung, Leiter
- Maag Rolf, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, PL Autobahnanschluss
- Stefan Hug, Tiefbauamt Kt. St. Gallen, Mobilität und Planung, PL
- André Bucher, BG, Stellvertreter Stefan Hug
- Thürlemann Bruno, AREG Kt. St. Gallen, Ortsplanung, Leiter
- Fäh Markus, Rorschach, Bau und Stadtentwicklung, Leiter
- Cardigliano Valerio, Rorschacherberg, Leiter Tiefbau
- Schaufelberger Walter, B+S
- Hacker Christian, E,T & H (Kommunikation)
- Müller Bernhard, CM&P

1. Rückblick auf Workshop 2 vom 19. Februar 2019

Thema	Verantw.	Termin
Eingangstor Bruggmühle: <ul style="list-style-type: none"> • Allee gemäss heutigen Baumbestand bleibt; • Baumgruppe im Flussbereich / Goldach aus Luftbild ergänzen. 		Info
Kreuzung Bruggmühle: <ul style="list-style-type: none"> • Lösung als Kreisel bleibt; Durchmesser und Lage bleiben; • Allee vor TZM kommt weg; Bäume lose anordnen; keine Pappeln. 		Info
Übergang Haini-Rennerstrasse: <ul style="list-style-type: none"> • LSA optional; • Bushaltestelle mit Mittelzone; • Velomarkierung durchgehend; • Parkplatz vor Schulhaus wie heute belassen bis Tiefgarage erstellt ist. 		Info
Übergang Wartegg: <ul style="list-style-type: none"> • LSA zwingend; • ohne Mittelinsel. 		Info
Übergang Rosenacker: <ul style="list-style-type: none"> • LSA optional; • Bushaltestelle mit Mittelzone; • Treppenanlage gegen Schule hin ist zu reduzieren; Treppenanlage nur noch im Bereich Aula und im Bereich Schulhaus; «Plattform» vor Ballfänger. 		Info

<p>Kronenplatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Darstellung der Zwischenzustands und Endzustands der Bebauung; • Mögliche Bebauungen um den Kronenplatz sind anzupassen; • Kreisel Durchmesser 26m; • Anordnung Bushaltestelle Richtung Rorschach; Einmündung Sägestrasse berücksichtigen; • Querungsstelle für Fussgänger im Bereich der Rietbergstrasse als FG-Streifen ausbilden. 		Info
<p>Untergoldach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FG-Querung mit LSA; • Poller vorsehen (optional). 		Info
<p>Übergang Florastrasse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bushaltestelle mit LSA zwingend; Wetterschutz möglich • Mittelzone im Bereich Florastrasse verkürzen. 		Info

2. Bereinigung und Genehmigung der Bestvariante

Thema	Verantw.	Termin
<p>Überarbeitung Dossier:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dossier Städtebau, Freiraum und Verkehrs als technischer Bericht; • Grobkostenschätzung mit einer Genauigkeit +/- 30%; • Plan Verkehr mit Bildern und Visualisierungen. 	Planer	22.3.19
<p>Genehmigung durch Kanton und Gemeinderat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goldach: Vernehmlassung: 22. März 2019; Abgabe Dossier am 28. März 2019, Gemeinderatssitzung am 2. April 2019; • Kanton / Tiefbauamt: Abgabe ebenfalls Ende März 2019; Rückmeldung bis Mitte April 2019; 	Goldach TBA SG	2.4.19 15.4.19
Vorstellung der Öffentlichkeit am Montag, 29. April 2019	PL	29.4.19

3. Vorbereitung Workshop 3 vom 29. April 2019

Thema	Verantw.	Termin
<p>Der Workshop 3 wird wie folgt strukturiert:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Begrüssung, Aufgabenstellung, Randbedingungen → D. Gemperli (Dauer: 10') 2. Vorgehen und Resultate des Workshopverfahrens → Th. Kieliger (Dauer: 10') 3. Vorstellung der Bestlösung (Präsentation) <ul style="list-style-type: none"> • Übersicht Städtebau → L. Mosimann (Dauer: 10') • Übersicht Freiraum → R. Gloor (Dauer: 10') • Verkehr → M. Schauwecker (Dauer: 10 - 15') 4. Einschätzung des Kantons (TBA, KAPO; Dauer: 5') 5. Fragen, Diskussion (Dauer: 10') 6. Abschluss, Apéro <p>Matthias Schauwecker nimmt die beiden Lösungsansätze als Planausdrucke mit.</p> <p>Das Projektteam trifft sich zwecks Vorbereitung um 18.30 Uhr in der Aula.</p>	Info Schauwecker Info	

4. Nächste Sitzung BGK

Thema	Verantw.	Termin
Es findet keine weitere BGK-Sitzung statt.		

Für das Protokoll:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Kieliger', written in a cursive style.

Thomas Kieliger

Wilten b. Wollerau, 28. Februar 2019

Beilage:

• -